கல்கி

ஆண்டு 

மலர்

KALKI

2-8-1964

30 காசு

மக்ளீன்ஸ்

உபயோகித்து
அந்த அதிகமான வெண்மையைப்
பாருங்கள்!



இவ்விதம் சோதியுங்கள்



1. உங்கள் நாக்கினால் பற்களைத் தடவுங்கள். அவற்றின் மேலுள்ள பாசியை உணர்கிறீர்களா?
2. இப்போது, மக்ளீன்ஸ் பற்பசைகொண்டு பற்களைத் தேயுங்கள். அது பற்களைச் சுத்தம் செய்து, வெண்மையாக்கிக் காப்பதுடன் உங்களுக்குப் புதுமையான உணர்ச்சியை அளிப்பதை உணர்வீர்கள்.
3. அந்த அதிகமான சுத்தத்தை உணருங்கள்... அந்த அதிகமான வெண்மையைப் பாருங்கள்.



மக்ளீன்ஸ் பழுப்பு நிறமடைந்த
பற்களை வெண்மையாக்குகிறது!

MTP/I/P/3/63 TMA

தனிப்பெரும் பணி

போக்குவரத்துப் பேருலகில் டிவிஎஸ் அடியெடுத்து வைத்து இன்று ஐம்பதாண்டு காலத்துக்குமேல் ஆகிவிட்டது. இந்த நெடும் பயணத்தின் பயனே இந்த நிறுவனம் பெற்றுள்ள நிறைந்த அனுபவம். தன் பணிகள் எப்போதும் தனித்திறன் தேவைப்படும் பணிகள் என்பது இந்த அனுபவத்தின் வாயிலாக இது அறிந்தது - தேர்ந்த கைவினைஞரைப்போன்ற அபூர்வத் திறனும், அன்புமிக்க அக்கறையும் காட்டவேண்டிய அரும் பணிகள் அவற்றில் அநேகம்.

திட்டமிட்டபடி சரக்குகளைப் பட்டுவாடா செய்வதன் மூலம் வர்த்தகமும் தொழிலும் வளமுற்றோங்க சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் பெருந்துணை புரிகின்றன. இவ்வகையில் ஒவ்வொரு வாடிக்கைகாரரர் குறித்தும் தனிப்பட்ட கவனம் செலுத்தும் தனிப் பெருமை உடையது, ஸுந்தரம் மோட்டார்ஸ். இந்தப் பணியை மேன்மேலும் தரமுடையதாக்க தளராமல் முயன்று வருகிறது இது.





உங்கள் சரக்குகளை அனுப்பச் சிறந்த சாதனம் ஸுந்தரம் மோட்டார்ஸ்

ஸுந்தரம் மோட்டார்ஸ் பிரைவேட் லிமிடெட், மதுரை

FDS-SR-TY

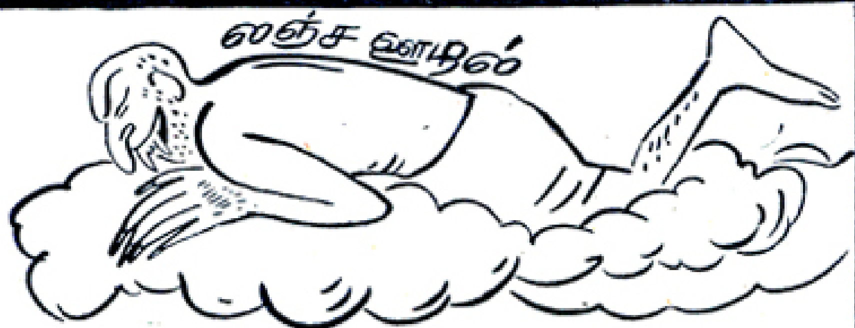
கல்கி ரயில்வே மலர் பொருளடக்கம்

குரோதி, ஆடி 18 ★ ஆகஸ்டு 2

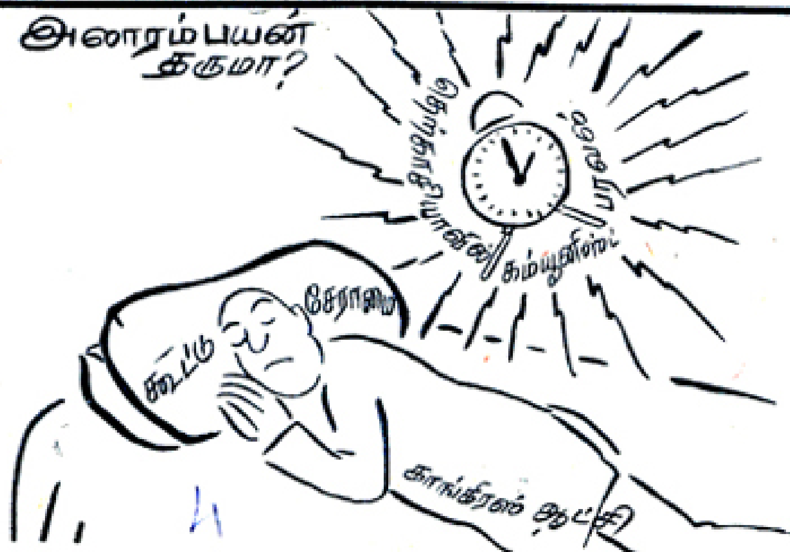
''கல்கி''யில் வெளியாகும் கதைகளில் உள்ள பெயர்கள் எல்லாம் கற்பனைப் பெயர்களே! சம்பவங்களும் கற்பனையே.



மூஷிகர்: ஒவ்வொரு கடவுளுக்கும் ஒவ்வொரு வாகனம். விநாயகருக்கு நான் வாகனம். முருகனுக்கு மயில் வாகனம். காளை சிவனுக்கு. கருடன் திருமாலுக்கு. தெய்வக் குழந்தைகளான உங்களுக்கோ பெரிய வாகனம் ரயில்.


லஞ்ச ஊழல்


சாது சமாஜம்
சதாசார சமிதி


அலாரம் பயன் தருமா?
கம்யூனிஸம்
காங்கிரஸ் ஆட்சி
PK



மலர் 24

தமிழ்த்திரு நாடுதன்னைப் — பெற்ற
தாயென்று கும்பிடடி பாப்பா — *பாரதியார்*

இதழ் 1

கண்ணியத்தை வணங்குகிறோம்

நமது சோதரர்கள் அந்நிய நாடுகளிலிருந்து திரும்பி வந்து மீண்டும் நம்மோடு சேருகிறார்கள் என்றால் அவர்களை மகிழ்ச்சியுடன் வரவேற்க வேண்டியதுதான் முறை. ஆனால் பர்மாவிலிருந்து தமிழகம் திரும்பியுள்ள தமிழர்களை மகிழ்ச்சியுடன் வரவேற்க இயலாத சூழ்நிலையில் அவர்கள் நம்மோடு சேர்ந்திருக்கிறார்கள். திரைகடல் ஓடியும் திரவியம் தேடிய தமிழர்கள் அந்தத் திரவியத்தை யெல்லாம் அக்கரைச்சீமையிலேயே பறிகொடுத்து ஏதுமற்றவர்களாகத் திரும்பும்போது எப்படி மகிழ்ச்சியுடன் வரவேற்க முடியும்? ஒவ்வொருவரும் ஒரு துயரக் கதையுடன் வந்திருக்கிறார்கள். இனியும் வரவிருக்கிறார்கள். யாவரையும் வரவேற்கிறோம்.

சர்க்கார் – சர்வாதீனத் தொழில் திட்டம் காரணமாக பர்மாவிலிருந்த இந்திய வியாபாரிகள் சிரமப்பட்டுச் சேர்த்த சொத்துக்களையெல்லாம் அந்நாட்டுச் சர்க்கார் ஆர்ஜிதம் செய்து கொண்டது. இதற்கு ஒரு முத்தாய்ப்பாக அவர்கள் தங்கள் வாழ்வை எழுப்பிக் கொண்ட நாட்டை விட்டு - தாங்கள் வாழ்வித்த நாட்டை விட்டு – அவலமாகப் புறப்படும் போது, மக்களின் ஆதாரத் தேவையான சேலை துணிமணிகளைக் கூடச் சுங்க இலாகா வினர் பிடுங்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். சிலர் வருமான வரி கட்டும் 'அந்தஸ்து' படைத் தவர்கள் என்பதற்காக அதிகக் கட்டணம் கொடுத்துக் கப்பலில் 'காபின்' டிக்கெட் எடுக்க நேர்ந்ததாம். ஆனால் இவர்கள் கையில் டிக்கெட் எடுக்கத் தேவையான பணத்தைக் கூட பர்மிய சர்க்கார் விட்டு வைக்கவில்லை! இந்தக் கொடுமையை என்னென்பது?

பர்மாவிலிருந்து தாய்நாடு திரும்பியுள்ள இந்தியர்கள் மிகவும் பண்புள்ளவர்கள். தங்கள் விஷயமாக இந்திய சர்க்கார் பர்மிய சர்க்காருடன் கலந்து தக்க பரிகார நடவடிக்கை எடுக்கவில்லை என்பதற்காக அவர்கள் யாரும் பாரத அரசாங்கத்தைச் சபிக்கவில்லை. அவர்களின் கண்ணியத்தை வணங்குகிறோம். திக்கற்றவருக்குத் தெய்வமே துணை என்பதற்கேற்ப இவர்களுக்கெல்லாம் இறைவன் நல்வாழ்வை அளிப்பான் என நம்புகிறோம். இதனால் நமது அரசாங்கம் பிரச்னையில் அலட்சியமாக இருந்து விடலாகாது. திரும்பியவர்களில் யார்யாருக்கு பர்மிய சர்க்கார் நஷ்ட ஈடு தருவதாக வாக்களித்திருக்கிறதோ, அந்தத் தொகைகளை அவர்கள் விரைவில் பெறப் பாரத சர்க்கார் உதவ வேண்டும். தாய்நாட்டில் தாங்களாகவே கால் ஊன்றி நிற்க முடியாதவர்களுக்கெல்லாம் நம் சர்க்கார் வாழ வசதி செய்ய வேண்டும். வட இந்திய அகதிகள் என்றால் ஒரு விதமாகவும் தென் இந்திய அகதிகள் என்றால் வேறு விதமாகவும் பாரத சர்க்கார் நடந்துகொள்கிறது என்ற அவப்பெயர் இல்லாமல் புனரமைப்பு நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ள வேண்டும்.

எல்லாவற்றுக்கும் மேலாகத், துயரச் சூழ்நிலையில் நம்மிடையே திரும்பியுள்ளவர்களிடம் கருணையுடன் நடந்து கொள்ள வேண்டும். அவர்களைக் காண்பதற்காக ஆர்வமுடன் வந்த உறவினர்களை முகாமில் விட மறுப்பது போன்ற செயல்கள் முறையானவையல்ல; 'எப்படியாவது முதலில் உங்கள் ஊருக்குப் போய்ச் சேருங்கள்' என்று அவர்களைச் சென்னையிலிருந்து பிறந்த கிராமத்துக்கு விரட்டுவது அழகில்லை. ''அங்கே தான் விரட்டினார்கள்; இங்கேயும் விரட்டுகிறீர்களே!'' என்று ஒரு தாய் மனம் வெதும்பிச் சொன்ன சொல் அதிகாரிகள் நெஞ்சில் சுரீர் என்று உறைக்க வேண்டும். உறைக்கும் என்பதே நம் நம்பிக்கை.

ரயிலுக்கு ஒரு மலர்

மாபெரும் திட்டங்கள் எல்லாவற்றையுமே நாம் எதிர்க்கவில்லை; நாட்டின் இன்றைய நிலையில் தேவையில்லாத திட்டங்களையே எதிர்க்கிறோம்; அத்தியாவசியத் தேவைகளுக்காகத் திட்டங்கள் வகுத்து நிறைவேற்றுவதை மனப் பூர்வமாக ஆதரிக்கவே செய்கிறோம் என்பதற்கு இவ்வார 'கல்கி' ரயில்வே மலர் சான்று பகர்கிறது. தேசத்தின் வாழ்விலும் தனி மனிதர்களின் வாழ்விலும் ரயில்வே எவ்வளவு முக்கியமான இடம் பெற்றுள்ளது என்பதற்கு இவ்விதழில் வெளியாகும் கட்டுரைகள் அத்தாட்சி கூறுகின்றன.

ரயில்வே துறையில் சுதந்திர பாரதம் சில அபிவிருத்திகளைக் கண்டிருக்கிறது. இதற்காக ரயில்வே நிர்வாகத்துக்கு நம் வாழ்த்துக்களைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறோம். ஆனால் இன்னமும் பிரயாணிகளின் போக்குவரத்து நெரிசல் போதிய அளவு தீரவில்லை. இந்த இதழுக்குச் சிறப்புக் கட்டுரை நல்கியுள்ள மத்திய ரயில்வே மந்திரி ஸ்ரீ எஸ். கே. பாட்டீல் அவர்களும் இவ்விஷயத்தை ஒப்புக் கொண்டிருக்கிறார். திட்டத்தின் மதிப்பீட்டை விடப் பிரயாணிகளின் எண்ணிக்கை வெகுவாகப் பெருகியுள்ளதை அவர் எடுத்துக் காட்டியிருக்கிறார். நாடு தொழிலபிவிருத்தியில் ஈடுபட்டிருப்பதை யொட்டிச் சரக்குப் போக்குவரத்தைப் பிரும்மாண்டமாகப் பெருக்க வேண்டியுள்ளதாலேயே பிரயாணிகளின் போக்குவரத்துப் பிரச்னையைப் பூரணமாகத் தீர்க்க இயலவில்லை. நாட்டிலுள்ள எல்லாப் பெரு நதிகளையும் கால்வாய்களின் மூலம் ஒன்றோடொன்று இணைத்து நீர் மார்க்கமாகச் சரக்குப் போக்குவரத்தைப் பெருமளவுக்கு அபிவிருத்தி செய்யலாம் என்று டாக்டர் சி. பி. ராமஸ்வாமி அய்யர் அவர்கள் முன்பு வெளியிட்ட யோசனையை இச்சமயத்தில் அரசாங்கத்துக்கு நினைவூட்டுகிறோம். இத்திட்டம் அமுலானால் பிரயாணிகளின் நெரிசலைச் சமாளிப்பதில் ரயில்வே நன்கு முன்னேற முடியுமல்லவா ?

பல புதிய இருப்புப் பாதைகள் அமைப்பதும், புதிய ரயில்கள் விடுவதும், ('இது சுதேசிச் சரக்கு' என்ற ஒரே பெருமைக்காக ஏராளமான பொருட் செலவு செய்து தொழிற்சாலைகள் அமைக்காத வரையில்) ரயில் பெட்டி உற்பத்தியைப் பெருக்குவதும் மிக நல்ல காரியங்கள். ஆனால் மகத்தான நல்ல காரியங்களையும் சில சிறு தவறுகள் அடித்துப் போய்விடுவது இயற்கை. இன்று ரயில்கள் காலதாமதமாக வருவதும், ரயில் விபத்துக்கள் அடிக்கடி நிகழுவதும்தான் முன்னேற்றத் திட்டங்களைவிட அதிகமாக மக்களின் கவனத்தைக் கவர்ந்திருக்கின்றன. இந்த அம்சங்களில் கவனம் செலுத்தி ரயில்வே நல்ல பெயர் எடுக்க வேண்டும் என விரும்புகிறோம்.

டி. டி. கே. யைத் தூற்ற வேண்டாம்

மத்திய நிதி மந்திரி ஸ்ரீ டி. டி. கிருஷ்ணமாச்சாரியார் அவர்களின் வரி விதிப்புக் கொள்கையை நாம் ஏற்க முடியவில்லை என்பது வாஸ்தவம். என்றாலும் தற்போது அவரைத் தில்லியிலிருந்து கிளப்புவதற்காகச் செய்யப்படும் முயற்சிகளை நாம் ஒப்புக் கொள்ள முடியவில்லை. இந்தியா - பாகிஸ்தான் நட்புறவு வலுவாக வேண்டும் என்று காமன்வெல்த் மகாநாட்டுத் தீர்மானங்களில் ஒன்று கூறுவது, பாகிஸ்தானின் தூண்டுதலின் மீது நம் உள்நாட்டு விஷயத்தில் காமன்வெல்த் தலையீடு செய்ததாகும் என்று சிலர் வியாக்கியானம் செய்திருக்கிறார்கள் ; இந்தத் தீர்மானம் நிறைவேறுவதற்கு இடமளித்த டி. டி. கே. தேசத்தைக் காட்டிக் கொடுத்து விட்டார் என்று குற்றம் சாட்டியிருக்கிறார்கள்.

காமன்வெல்தில் அடங்கியுள்ள நாடுகளின் முக்கியமான பிரச்னைகளைக் கௌரவமான முறையில் பரிசீலித்து, நயமான முறையில் கருத்துப் பரிவர்த்தனை செய்து கொள்ளவும், பண்பான வாசகத்தில் அவற்றைக் குறித்துத் தீர்மானம் நிறைவேற்றவும் மகாநாட்டுக்கு உரிமை இல்லை என்றால் அதனை நடத்துவதன் பொருள்தான் என்ன?

டி. டி. கே.யின் எதிர்ப்பாளர்கள் விரும்புவது என்ன? பிரிட்டிஷ் ராணிக்கும், காமன்வெல்த் பொம்மைக்கும் மரியாதை செலுத்துவதற்குத்தான் பிரதமர்கள் மகாநாடு கூட்ட வேண்டுமா? அல்லது தென் ஆப்பிரிக்க இனத் துவேஷம் பற்றியோ, ரொடீஷிய சுதந்திரம் பற்றியோ பிரதமர்கள் பேசலாம்; ஆனால் காச்மீரத்தைப் பற்றி எதுவுமே சொல்லக் கூடாது என்று அவர்கள் பிர

திக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமா? மகாநாட்டின் யோசனையை ஏற்பதோ மறுப்பதோ நம் விவேகத்தைப் பொறுத்த விஷயம். ஆனால் யோசனையே சொல்லக் கூடாது என்பது அந்த அமைப்பையே அவமதிப்பதாகும். ஸ்ரீ டி.டி.கோ அவர்கள் எதிர்ப்பாளர்களுக்கு அஞ்சி காமன்வெல்தை விட்டுக் கொடுக்காமல் திரத்துடன் பேசி வருவதைக் கண்டு மகிழ்கிறோம்.

அண்ணுதுரையின் சவால்

திரு வி. என். அண்ணுதுரை அவர்கள் சமீபத்தில் காங்கிரஸுக்குச் சவால் ஒன்று விடுத்தார். ஆங்கிலமே ஆட்சிமொழியாக நீடித்திருக்கவேண்டும் என்று தமிழ்நாட்டுக் காங்கிரஸ் கமிட்டி ஒரு தீர்மானம் நிறைவேற்றி, மத்திய அரசாங்கத்தை அமுல் படுத்தும்படி செய்தால் தாம் அடுத்த பொதுத் தேர்தலில் போட்டியிடாமல் காங்கிரஸுக்கு விட்டுக் கொடுப்பதாகச் சொன்னர். காங்கிரஸில் திரு காமராஜ் மிகுந்த செல்வாக்குப் பெற்றிருக்கிறர் என்கிறர்கள். அது உண்மையாயின் அண்ணுதுரை அவர்கள் விடுத்த சவாலை திரு காமராஜ் ஏற்க வேண்டும். இல்லையேல் தமிழகத்தில் அடுத்த தேர்தலுக்குப் பின் தி. மு. க. மந்திரி சபை அமைந்தால் அதற்குக் காங்கிரஸே பொறுப்பாகும்.

'எங்களைப்போல் நீங்களும் வெள்ளைத் தோல் பெற்றிருந்தால்தான் நீங்கள் சுதந்திர உரிமை பெறலாம்' என்று இனத்துவேஷம் செய்வதற்கும், ஹிந்தியரே சிம்மாசன மேறலாம் என்று சட்டம் செய்திருப்பதற்கும் வித்தியாசமில்லை.

எல்லோருக்கும் தெரிந்த ஓர் உண்மையைப் பலர் புரிந்து கொள்ளாததுபோல் நடிப்பதால் மீண்டும் சொல்கிறோம்: ஹிந்தி எப்படி வட இந்தியர்களில் பலருக்கு மட்டும் தாய் மொழியோ, அது போல் ஆங்கிலம் தென் இந்தியர்களுக்கு மட்டும் தாய் மொழியல்ல. தேசம் முழுவதிலும் சமமாகப் பரவி இன்றுவரை நிர்வாகமும், மேல் படிப்பும் நல்ல முறையில் நடக்க உதவும் மொழியே அது.

இன்னொரு விஷயம்: தி. மு. க.வின் சட்டஷரத்து எரிப்பும், விஜயவாடாவில் நடந்த தீவைப்பும் ஒன்ருகாது. தி.மு.க. திட்டத்தை, 'தீவைப்பு' என்று சொல்வது, காந்திஜியின் தலைமையில் அந்நியத் துணிகளை மலைமலையாகக் குவித்து எரித்ததைத் தீவைப்பு என்று சொல்வது போன்றதுதான்.

சோகக் கதை ஒன்றல்ல

ஒன்றே கால் கோடி ரூபாய்க்குக் கட்டடம், வருஷம் எட்டு லட்ச ரூபாய் வட்டி தரக் கூடிய மூலதனம் முதலியவற்றை ஈடுபடுத்திச் சர்க்கார் ஆடம்பரமாக நடத்தி வரும் மாதவரம் பால் பண்ணையின் வரவு - செலவுகளை 'ஒரு சோகக் கதை' என்று 'ஹிந்து'ப் பத்திரிகை வர்ணித்திருக்கிறது. பதினெரு லட்ச ரூபாய்க்கு வியாபாரம் செய்த ஆண்டில் ஐந்தரை லட்சரூபாய் நஷ்டம்; 28 லட்சத்துக்கு வியாபாரம் செய்த போது 14 லட்சம் நஷ்டம்; 41 லட்சத்துக்கு வியாபாரம் செய்த போது 24 லட்சம் நஷ்டம் என்பதாக ஒவ்வோர் ஆண்டிலும் வியாபாரத்தையும், அதே சமயத்தில் நஷ்டத்தையும் பெருக்கி, தொழில் துறையில் மாதவரம் பால் பண்ணை ஓர் அற்புத சாதனை புரிந்துள்ளது. சர்க்கார் வர்த்தகத்தின் இலட்சணம் வேறெப்படி இருக்கும்?

நம் வரிப் பணத்தை வீணுக்கும் இந்த 'ஒரு சோகக் கதை'க்குள் பல பால்காரர்களின் சோகக் கதைகளும் மறைந்திருப்பதை எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். ஏராளமான மூலதன வசதியுள்ள சர்க்காரால் லாபகரமாக நடத்த முடியாத இந்தத் தொழிலைத் தனிப்பட்ட பால்காரர்கள் எப்படிச் சீராக நடத்த முடியும்? ஏழை பால்காரர் ஒருவரின் மாடு மரித்துப் போனலோ, அல்லது பால் மறுத்துப் போனலோ அவரது ஜீவனம் எவ்வளவு பாதிக்கப்படும்? மக்கள் உபயோகிக்கும் எல்லாப் பண்டங்களுக்கும் ஏகத்தாருக விலையேறியிருப்பதோடு, மாட்டுக்குரிய தீவனங்களின் விலையும் உயர்ந்திருக்கும் போது அவர் எப்படி வரவு செலவை ஈடுகட்ட முடியும்? இவற்றையெல்லாம் கருத்தில் கொண்டு பாலுக்கு நியாயமான விலையை நிர்ணயிக்க வேண்டியது அவசியம். பால்காரர்களுக்குத்தொழிற் சங்கம் இல்லை என்பதால் தண்ணீர்க்கலப்படத்துக்காகப் பெரும் அபராதங்கள் விதித்து விடலாம். ஆனல் மனிதத் தன்மை என்ற கோணத்திலிருந்து நோக்கினல் இது நியாயமாகாது.



டிக்கட்டில்லாத பிரயாணத்தை

தடுத்தேயாகவேண்டும்......

டிக்கட் வாங்காமல் ரயிலில் பிரயாணம் செய்வது ஒரு நேர்மையான காரியமில்லை

பொதுமக்கள் சௌகரியமாகப் பிரயாணம் செய்ய டிக்கட்டில்லாமல் பிரயாணம் செய்வதை அறவே ஒழிக்க வேண்டும்.

தயவுசெய்து இப்பணியில் எங்களுக்கு உதவுங்கள் டிக்கட் இல்லாமல் பிரயாணம் செய்யும் நபரைப் பார்க்கும்போதெல்லாம், ரயிலில் வரும் டிக்கட் பரிசோதகரின் கவனத்துக்கு இதை தயவுசெய்து கொண்டுவாருங்கள். இம்மாதிரியான அசௌகரியங்களை அறவே போக்குவதற்கும், தேசத்துக்கு ஏற்படும் பண நஷ்டத்தைத் தவிர்ப்பதற்கும் எல்லோருடைய பரிபூரண ஒத்துழைப்பு மிக மிக அவசியமாகும்.



த க்ஷி ண ர யி ல் வே வெ ளி யீ டு

அன்பார்ந்த நேயர்களுக்கு 

ஆண்டவன் அருளிலும், உங்கள் அபிமானத்திலும் 'கல்கி'ப் பத்திரிகை இருபத்து மூன்று பயனுள்ள ஆண்டுகளைக் கடந்து, இவ்விதழில் இருபத்து நான்காம் பிராயத்தைத் தொடங்குகிறது. காலம் என்ற வழியில், அறநெறி என்ற இருப்புப் பாதையிலிருந்து இம்மியும் விலகாமல் இலக்கியம், அரசியல், ஆன்மிகம் ஆகிய உயர் பொருள்களைத் தாங்கிச் சென்று வாசகர்களுக்கு வழங்கும் 'கல்கி' மேலும் ஒரு மைல் கல்லைக் கடந்திருக்கும் இச் சமயத்தில் ரயில்வே சிறப்பிதழ் வெளியாவதில் ஒரு பொருத்தமுள்ளதல்லவா ?

நம் நாட்டு வாழ்வின் ஒவ்வோர் அம்சத்தையும் வாசகர்களுக்கு விளங்கச் செய்வதே 'கல்கி'யின் குறிக்கோள். அந்த நோக்கங்களில் ஒன்றாகவே, நாட்டின் பொருளாதாரத்துக்கு மைய நிறுவனமாக விளங்கும் ரயில்வே குறித்துச் சிறப்பிதழ் வெளியிட்டிருக்கிறேன்.

'கல்கி'யின் அடுத்த ஆண்டு மலர் வெள்ளி விழா மலராகத் திகழும் என்பதை நினைக்கும் போதே கல்கி வாசகர்களுக்கு மகிழ்ச்சிப் பூரிப்பு ஏற்படும். இத்தருணத்தில் எழுத்தாள அன்பர்களுக்கு வெள்ளிவிழா நாவல், சிறுகதைப் போட்டிகளைப் பற்றி நினைவூட்டி, தமிழ் இலக்கியத் துறையில் கல்கி செய்துவரும் பணி மேலும் சிறப்பிக்கத் துணை புரிய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.



தமிழகத்தின் வரலாற்றைப் பின்புலமாகக் கொண்ட பல அற்புத நவீனங்களை 'கல்கி' அளித்து வந்திருக்கிறது. இவ்விதழில் நமது உதவி ஆசிரியர் 'கௌசிகன்' அவர்கள் தொடங்கும் 'பாமினிப் பாவை'யில் சரித்திரத்தின் எல்லை தமிழகத்துக்கு அப்பால் பரவுகிறது. விஜயநகரம், பாமினி என்ற இரண்டு சாம்ராஜ்யங்களைப் புறப்படலமாகக் கொண்டு புனையப்பட்டுள்ள இத்தொடர் சுவாரஸ்யமாக அமைந்து உங்களை மகிழ்விக்கும்.

இந்திய தேச எல்லைகளையும் மீறி உலக முழுவதும் வாசகர்களை அழைத்துச் செல்லும் லோக சஞ்சாரப் பகுதியும் தொடங்கப்பட விருக்கிறது.

சுவை படும் முறையில் வாசகர்களின் விஞ்ஞான அறிவுக்கு விருந்தளிக்கும் அம்சங்களையும், சினிமாத் துறையில் வாசகர்களின் கருத்தைக் கோரும் விமரிசனப் பகுதியும் 'கல்கி'யில் விரைவில் தொடங்கும்.

ஹாஸ்யப் பகுதிகளை விரிவுபடுத்தி, பிரதி வாரமும் ஒரு நகைச்சுவை நாடகம் வெளியிடத் திட்டமிட்டிருக்கிறேன். மாதர் சங்கங்களைப் பற்றிய ருசிகரமான தொடர் அம்சம் பெண் குலத்துக்கு இவ்வாண்டுப் பரிசாகும்.

ரயிலில் உல்லாசப் பயணம் போகலாம்; க்ஷேத்திராடனமும் செய்யலாம். வாசகர்களுக்கு உல்லாசப் பயணம் அளிப்பதோடு, க்ஷேத்திராடனம் செய்விக்கும் புனிதத் தொண்டையும் செய்து வருவது உங்கள் 'கல்கி'. பாரதத்தின் முப்பெரும் ஆன்ம நூல்களாகிய இராமாயணத்தையும், மகாபாரதத்தையும், பாகவதத்தையும் நேயர்களுக்கு வழங்கியுள்ள 'கல்கி' தமிழ்நாட்டின் தனிப் பெரும் தெய்வமாகிய முருகப் பெருமானின் புண்ணியச் சரிதத்தை இவ்வாண்டில் வெளியிட்டுப் பெருமை கொள்ளப் போகிறது. உன்னதமான விஷயங்களை வெளியிடக் 'கல்கி'க்குக் கொடுத்து வைத்திருப்பதையும், அவற்றை விரித்துரைப்பதற்கு மிக மிகத் தகுதி வாய்ந்த சான்றோர்களை அவ்வப்போது திருவருள் கூட்டி வைப்பதையும் என்னென்பது? நாளும் நாயகன் புகழ் நவின்று, நாட்டை நல்வழியில் திருப்பும் மாபெரும் ஆன்மிக மறுமலர்ச்சிச் சக்தியாக விளங்கும் திருமுருக கிருபானந்தவாரியார் அவர்கள் நமது 'கல்கி'யில் கந்த புராணத்தைத் தொடராக எழுத இசைந்திருப்பது என் பாக்கியம்; 'கல்கி' நிறுவனத்தின் பாக்கியம்; தமிழர்களின் பாக்கியம். குன்றுதோறாடும் குமர வடிவேலன் விரைவிலேயே தமிழ்கூறும் இல்லங்களிலெல்லாம் 'கல்கி' வழியே வந்து தவழ விருக்கும் நற்செய்தியைத் தெரிவித்துக்கொண்டு, ஆறுமுகனையும் நமது காவல் தெய்வமாகிய ஆனைமுகனையும் பணிந்து உங்களிடம் விடை கொள்கிறேன்.

தங்கள் அன்புள்ள,

நாட்டின் உயிர்நாடி

எஸ். கே. பாட்டில்
(யூனியன் ரயில்வே மந்திரி)

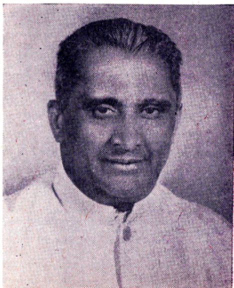


தினந்தோறும் இந்தியாவின் மொத்த மக்கட் தொகையில் ஒரு சதவிகிதத்துக்கு மேற்பட்டவர்கள் ரயில் பிரயாணம் செய்கிறார்கள். தினந்தோறும் சுமார் ஐந்து லட்சம் டன் சரக்குகள் ரயில்வேக்களில் அனுப்பப்படுகின்றன. சாலைப் போக்குவரத்து இன்னும் போதுமான அளவுக்கு அபிவிருத்தி அடைந்திராததாலும், ஆகாய விமானங்கள் நகரங்களுக்கு மட்டுமே பயனுவதாலும் இன்று நாட்டின் போக்குவரத்தில் பிரதான சாதனமாக விளங்கும் ரயில்வேதான் தேசத்தின் ஜீவநாடியாக விளங்குகிறது.

பம்பாய்க்கும் தாணுவுக்குமிடையேயுள்ள சிறிய இடைவெளியாகிய 33 கிலோமீட்டர்களில்தான் இந்தியாவின் முதல் ரயில் வண்டி நூற்றுப் பதினோராண்டுகளுக்குமுன் ஓடிற்று. அதன்பின் ஒரு நூற்றாண்டுக் காலத்தில் இந்திய ரயில்வேயானது உலகத்தில் ஒரே மத்திய நிர்வாகத்தின் கீழுள்ள இரண்டாவது பெரிய ரயில்வே நிறுவனமாகவளர்ச்சியடைந்துள்ளது. இன்று இந்திய ரயில்வேயின் குறுக்கு நெடுக்கு இணைப்புக்கள் நாட்டின் நீள அகலங்கள் முழுவதிலும் 57,000 கிலோமீட்டர்கள் பரவியுள்ளன. இவற்றின் மீது பத்தாயிரம் ரயில் வண்டிகள் ஓடுகின்றன. இன்று நாட்டில் 6,700 ரயில் நிலையங்கள் உள்ளன. தேசத்தின் மிகப் பெரிய இத்தொழில் நிறுவனத்தில் ஆணும் பெண்ணுமாகப் பன்னிரண்டு லட்சம் ஊழியர்கள் பணி புரிகிறார்கள். சர்க்கார் துறையிலுள்ள நிறுவனங்களில் வரவு செலவுகளை நல்ல முறையில் ஈடுகட்டும் சிறந்த ஒரு ஸ்தாபனமாகிய ரயில்வேயின் வருஷாந்தர வருமானம் அறுநூறு கோடி ரூபாயாகும்.

இந்தப் புள்ளி விவரங்கள் யாவும் தனிப்பட்ட முறையிலேயே பிரமிப்பூட்டுபவையாகும். என்றாலும் ரயில்வே ஆற்றியுள்ள பணியின் பெருமையைப் பூரணமாக அறிய வேண்டுமெனில் சுதந்திர சகாப்தத்தின் தொடக்கத்தில் அது எவ்வளவு இடையூறுகளை எதிர்நிற்க வேண்டியிருந்தது என்ற பின்னணியையும் எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். சுதந்திர இந்தியா பெற்ற ரயில்வே ஒரு நோயாளி நிறுவனமாக இருந்தது; ரயில் வண்டிகள் யாவும் பழுதாகி யிருந்தன. 1930க்குப் பின் ஏற்பட்ட பொருளாதார மந்தத்தாலும், உலகப் போர்களின் நாசகரமான விளைவுகளாலும், தேசப் பிரிவினையின் விளைவாகப் பொருளாதாரம் நொடித்துப் போனதாலும் ரயில்வேயின் உடைமைகள் சீர்குலைந்தன. உபகரணங்களைப் புதுப்பிப்பதிலும், பழைய உபகரணங்களுக்குப் பதில் புதியவற்றைப் பெறுவதிலும் ஏராளமான பாக்கிகளைத் தீர்க்க வேண்டி யிருந்தது. இது போதாதென்று, இதே சமயத்தில் ஐந்தாண்டுத் திட்டங்களைத் தொடங்கியதனால் ஏற்பட்ட பொருளாதார வளர்ச்சியின் வேகத்தை ஒட்டிப் போக்குவரத்து நெரிசல் அபரிமிதமாகப் பெருகவே, அதையும் சமாளிக்க நேரிட்டது. ரயில்வேயின் வேலைச் சுமை எவ்வாறு அசாதாரணமாகப் பெருகியது என்பதை அறிய ஓர் உதாரணமாகச் சரக்குப் போக்குவரத்துப் பெருக்கத்தைப் பார்க்கலாம்: 1950–51ல் ஒன்பது கோடியே முப்பது லட்சம் டன்னுக இருந்த சரக்குப் போக்குவரத்து 1963 ல் பத்தொன்பது கோடியே இருபது லட்சம் டன்னுக உயர்ந்தது. இதே காலத்தில், ஓராண்டில் பிரயாணம் செய்தவர்களின் மொத்த எண்ணிக்கை நூற்றியிருபத்தெட்டு கோடியிலிருந்து நூற்றியெழுபத்தைந்து கோடியாக உயர்ந்தது.

பொதுவாகப் பார்த்தால், இந்த மகத்தான போக்குவரத்துப் பிரச்னையை இந்திய ரயில்வே மிகவும் பாராட்டத் தக்க முறையில் சமாளித்திருக்கிறது என்றே சொல்லலாம்.



நடு நடுவே பலவிதமான அழுத்தங்களுக்கும், பிகுவான சூழ்நிலைகளுக்கும் ரயில்வே ஆளாக வேண்டியிருந்ததெனில், அது வளரும் பொருளாதாரத்தில் தவிர்க்க முடியாத ஓர் அம்சமே. தொழில் துறை உற்பத்தி, விவசாய உற்பத்தி இவற்றின் அபிவிருத்திக்குச் சரி சமானமாக மட்டும் ரயில்வேயின் திறனை அபிவிருத்தி செய்யாமல், அவற்றை விட அதிகமாகவே அபிவிருத்தி செய்து மோதல்களைத் தாங்கும் விதத்தில் தேசியத் திட்டங்களை வகுக்க வேண்டியதன் தேவையை இந்த இடர்ப்பாடுகள் வலியுறுத்தின.

தற்போது தேசத்தின் சரக்குப் போக்குவரத்தைப் பூரணமாக ஏற்குமளவுக்கு ரயில்வே வளர்ச்சி பெற்றுள்ளது. வாகன்கள் லகுவாகக் கிடைக்கின்றன. சரக்குப் போக்குவரத்தில் இருந்த 'கோட்டா' கட்டுப்பாடுகள் ஏறக்குறையப் பூரணமாக ரத்தாகி விட்டன. ஏற்றுமதியாகும் தாதுப்பொருள்கள், நிலக்கரி, சிமெண்ட், இரும்புக் கனியம் முதலிய பொருட்களின் போக்குவரத்துத் தேவைக்கு அதிகமாகவே ஏற்பதற்கு இன்று நமது ரயில்வேக்கள் திறன் பெற்றுள்ளன.

ரயில்வேயின் பணியை விஸ்தரிக்கவும், நவீன முறைகளைப் பின்பற்றவும் பிரமாண்டமான திட்டங்கள் வகுத்து அமுலாக்கியதால் இத்துறையின் பாராட்டுக்குரிய சாதனை மேலும் செழிப்புப் பெற்றுள்ளது. புது ரயில்பாதைகளை அமைப்பதற்கான பல நடவடிக்கைகள் காரணமாகவே ரயில்வேயின் பணி முக்கியமாக உயர்ந்துள்ளது.

அபிவிருத்தி நடவடிக்கைகளில் மிக முக்கியமானது ரயில்களைச் செலுத்துவதில் புதிய சக்திகளைப் பயனுக்கத் தொடங்கியதாகும். குறிப்பாக, மிகவும் போக்குவரத்து நெரிசலுள்ள கிழக்கிந்தியாவில் நிலக்கரி — உருக்கு மண்டலங்களில் (நீராவிச் சக்தியின் மூலம் மட்டுமின்றி) டீஸல் சக்தி மூலமும், மின்சார சக்தி மூலமும் ரயில்களைச் செலுத்துவதில் இரண்டாவது திட்ட காலத்தில் கவனம் செலுத்தப் பட்டது. நிதி வசதிகளைப் பொறுத்து மின்சார ரயில் திட்டம் விரைவுபடுத்தப்பட்டு வருகிறது. இன்று உருக்கு ஆலைகளில் பெரும்பான்மையானவை மின்சார சக்தியில் ரயில் இணைப்புப் பெற்றுள்ளன. மூன்றாவது திட்ட இறுதிக்குள் கல்கத்தா துறைமுகத்திலிருந்து கான்பூர் வரை மின்சார ரயில்கள் ஓடத் தொடங்கலாம்.

பொதுவாக, 'ஷண்டிங்'குக்காகவும், தண்ணீர் பற்றாக்குறை காரணமாக மேற்கு மண்டலத்தின் ஒரு பகுதியிலும்மட்டுமே சமீபகாலம் வரையில் டீஸல் என்ஜின்கள் பயனாயின. இப்போதோ டீஸல் என்ஜின்கள் கிழக்கு — மத்திய மண்டலங்களிலும் நீண்ட, பளு மிகுந்த நிலக்கரிப் பெட்டித் தொடர்களை இழுத்துச் செல்வதைக் காண்கிறோம். சிறிது காலத்துக்கு முன்பிருந்து தட்சிண ரயில்வேயின் சில பகுதிகளிலும் வடமேற்கு ரயில்வேயின் மீட்டர்கேஜ் பகுதிகளிலும் டீஸல் சக்தி ரயில்கள் உபயோகத்துக்கு வந்துள்ளன.

குறைவான அடிப்படைச் செலவில் எளிமையான முறையில் இயக்கப்படும் நீராவிச் சக்தி என்ஜின்கள் நம் நாட்டில் நீண்ட காலமாக நல்ல முறையில் செயல்பட்டிருக்கின்றன. என்றாலும் காலக்கிரமத்தில், மற்ற பல உலக நாடுகளைப் போல் நம் நாட்டிலிருந்தும் நீராவிச் சக்தி என்ஜின்கள் மறைந்து அவற்றின் இடத்தில் நவீனமான, அதிக சக்தி வாய்ந்த என்ஜின்கள் இடம் பெற வேண்டும். இந்த மாற்றத்தை விரைவுபடுத்தவே வாரணாசியில் டீஸல் என்ஜின்கள் உற்பத்திக்காக ஒரு தொழிற்சாலை அமைக்கப்பட்டுள்ளது. 'ஸ்டீம்' என்ஜின்களில் இந்தியா பூரணத் தன்னிறைவு பெற உதவி வரும் சித்தரஞ்சன் தொழிற்சாலையும் சிறுகச் சிறுக மின்சார என்ஜின்கள் தயாரிப்பில் இறங்கியிருக்கிறது.

தேசப் பொருளாதாரம், தொழில் அபிவிருத்தி இவற்றின் நலனை முன்னிட்டு ஐந்தாண்டுத் திட்டங்களில் சரக்குப் போக்குவரத்துக்கே முதலிடம் அளிக்கப்பட்டதால் பிரயாணிகளின் போக்குவரத்துக்காகக் கிடைத்த நிதி வசதி தேவைக்கு மிகவும் பின்தங்கியே இருந்துள்ளது. இரண்டாவது திட்டத்தின் கீழ் பிரயாணிகளின் எண்ணிக்கை 15 சத விகிதம் உயரும் என்றே எதிர்பார்த்து வசதிகள் செய்யப்பட்டன. ஆனால் உண்மையில் பிரயாணிகளின் எண்ணிக்கை 24 சத விகிதம் உயர்ந்தது. எனவே ரயில்களில் மிதமிஞ்சிக் கூட்டம் சேருவதைத் தீர்க்கும் பிரச்னையை ஓரளவுக்குத்தான் சமாளிக்கமுடிந்தது.

பிரயாணிகளின் சௌகரியத்தில் — முக்கியமாக மூன்றாவது வகுப்புப் பிரயாணிகளின் சௌகரியத்தில்—விசேஷமான கவனம் செலுத்தப்பட்டிருக்கிறது. புதிதாகத் தயாராகியுள்ள மூன்றாவது வகுப்புப் பெட்டிகளில் ஆசனங்கள் நல்ல அகலமானவை; இரண்டு வரிசைகளுக்கு நடுவேயுள்ள இடைவெளி தாராளமாக உள்ளது; நிறையக் குளியல் அறைகள் அமைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. சுதந்திரத்துக்கு முன்பு நினைத்துக் கூடப் பார்த்திருக்க முடியாத சுக சாதனமாகிய மின்சார விசிறிகளும் ஒரு திட்டமிட்ட அடிப்படையில் மூன்றாம் வகுப்புப் பெட்டிகளில் பொருத்தப்பட்டு வருகின்றன. இவை எல்லாவற்றையும்விட, சமீபகாலத்தில் மூன்றாம் வகுப்புப் பயணத்தில் ஏற்பட்டுள்ள மிகவும் வரவேற்க வேண்டிய விஷயம், நீண்ட தூரப் பயணத்தில் தூங்குவதற்காக இலவசத்தில் தனி இடம் அளிக்கப்படுவதேயாகும்.

பரீட்சார்த்தமாக இரண்டாம் வகுப்புப் பிரயாணிகளுக்காகவும் ஒரு சிறிய கட்டணத்தின் மீது 'ஸ்லீப்பர் கோச்' வசதியளிக்கச் சமீபத்தில் ஓர் ஏற்பாடு தொடங்கியுள்ளது. ஆண்டுதோறும் பிரயாணிகளுக்குச் சௌகரியம் செய்து தருவதற்காக மூன்று கோடி ரூபாய் ஒதுக்கப்படுகிறது. நடப்பு ஆண்டில் இந்தத் தொகை நான்கு கோடியாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. இதுவரையில் எந்த ஓர் ஆண்டிலும் இவ்வளவு பெரும் தொகை இவ்வினத்தில் செலவிடப்பட்டதில்லை.

நிதி நிலைமை, பணிபுரியும் ஆற்றல் இரண்டிலுமே இப்போது இந்திய ரயில்வே புதுத் தெம்பூட்டும் நிலையில் உள்ளது. மாறுபட்டு வருகிற சூழலின் தேவைகளுக்கு இந்திய ரயில்வே ஈடு கொடுத்துக்கொண்டு வருகிறது; இதைவிடக் கடினமான தேவைகளை எதிர்காலத்தில் சமாளிப்பதற்கும் உற்ற முறையில் பூரணமாக அபிவிருத்தி செய்யப்படுகிறது.

மத்திய ரயில்வே

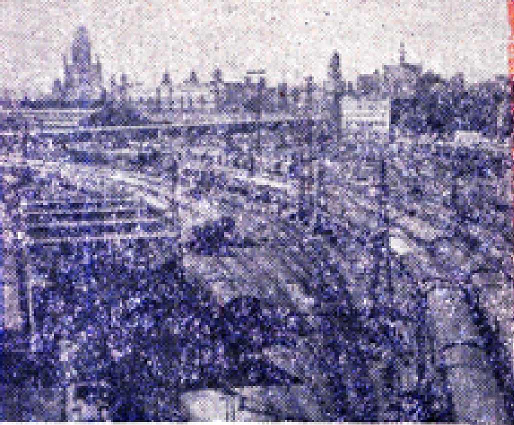
செப்டம்பர் 5, 1947ம் ஆண்டு. அன்று கோகுலாஷ்டமி. உத்தரப் பிரதேசத்தில் உள்ள மதுராவுக்குச் சில மைல்களுக்கப்பால் இருக்கும் பிருந்தாவனத்தில் கண்ணன் பிறந்த தின விழா. கிருஷ்ண பரமாத்மாவைத் தரிசித்துவிட்டு அப்போதுதான் திரும்பி வந்தேன். அப்போதிருந்த மன அமைதியில் அன்று மாலை ஏற்படவிருக்கும் கவலை தரும் சம்பவங்களின் சாயல்கூட இல்லை. அத்தகைய நிகழ்ச்சிகள் உண்டாகலாம் என்று நான் துளிக்கூட நினைக்கவில்லை. தேசப் பிரிவினையின் விளைவாகத் திடீரென்று தோன்றிய வெறி தலைவிரித்தாடியது. இந்தியா முழுதும் அதனால் உலுக்கப்பட்டுக் கிடந்தது. பஞ்சாபிலிருந்து நாட்டுக்கு ஓடிவரும் அகதிகளின் எண்ணிக்கையும் கூட்டமும் கணக்கிலடங்காது. இதைச் சமாளிக்க வேண்டிய முக்கிய பொறுப்பு இந்திய ரயில்வே மீது சுமந்தது. நாட்டின் சரித்திரத்தின் கடினமான இந்தக் கட்டத்தில் பாரதத்தின் ரயில்வேக்கள் தங்கள் பணியை மிகச் சிறப்பாகவே செய்தன என்பது எல்லோரும் அறிந்ததே. மத்திய ரயில்வே அன்று செய்த மாபெரும் சேவையில் எங்களுக்கும் சிறிது பங்குண்டு (ஜி. ஐ. பி. ரயில்வே என்று முன்பு தனிப் பகுதியாக இருந்தது இப்போது மத்திய ரயில்வேயில் இணைந்துவிட்டது.)

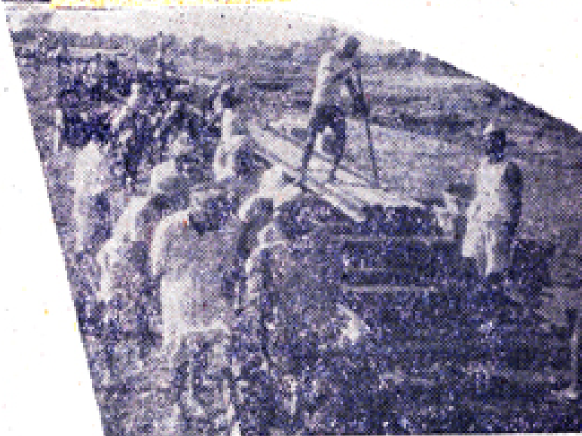
எனக்கு மிகவும் தெளிவாக ஞாபகமிருப்பது, நாங்கள் சிறிதும் எதிர்பாராது எங்களைத் திணற அடித்தது அன்று மாலை நடந்த சம்பவங்கள்தான். நான் அப்போது மதுரா ஸ்டேஷனில் முகாம் போட்டிருந்தேன். எனது டிவிஷனுக்குத் தலைமை ஸ்தானமாகிய ஜான்ஸிக்குத் திரும்பிச் செல்ல ஆயத்தம் செய்து கொண்டிருந்தேன். புதுதில்லி மதுரா பகுதியில் ரயில் போக்குவரத்து ஸ்தம்பித்துவிட்டது என்ற தகவல் கிடைத்தது. அதைத் தொடர்ந்து நிகழ்ந்த கலவரங்களில் அடுத்த இரண்டு மூன்று தினங்களுக்கு ரயில், எக்ஸ்பிரஸ் வண்டிகள் எதுவுமே இந்தப் பகுதியில் செல்லவிடாமல் ரத்து செய்யப்பட்டு விட்டன. முக்கிய வண்டிகளான பஞ்சாப் மெயில், கிராண்ட் டிரங்க் எக்ஸ்பிரஸ், எல்லைப்புற மெயில்கள் கூட மதுரா ஸ்டேஷனுடன் நிறுத்தப்பட்டு விட்டன. மதுராவுக்கும் புதுதில்லிக்கும்இடையே போக்குவரத்து மறுபடியும் தொடர்ந்தபோது, பிரயாணிகள் சென்ற ஒவ்வொரு ரயில் வண்டிக்கும் ராணுவத்தினருடைய பாதுகாப்பு அளித்துச் செலுத்த வேண்டியிருந்தது. பிரயாணிகளுக்காகவும் ரயில்வே சிப்பந்திகளின் பாதுகாப்புக்கும் இது அவசியமாயிற்று. புது தில்லியிலும் கொஞ்சம் குழப்பம் ஏற்பட்டது. மக்களுடைய வாழ்க்கைக்காக உணவு தானியங்களை விசேஷ ரயில்கள் மூலம் எடுத்துச் செல்ல வேண்டியிருந்தது. நாட்டுக்கு ஏற்பட்ட இந்த இக்கட்டான கட்டத்தில் இந்திய ரயில்வேக்கள் அவற்றின் கடமையைச் செய்து முடித்தன.

மத்திய ரயில்வேயில் டெபுடி சீஃப் ஆபரேடிங் சூப்பரின்டென்டென்டாகப் பணி ஆற்றும் திரு பி. நடராசன் 'கல்கி' வாசகர்களுக்குப் பிரத்தியேகமாக இக்கட்டுரையை அளிக்கிறார்.

— ஆசிரியர்.

பி. நடராசன்





ஆனால் இன்னல்கள் பல காத்திருந்தன. பஞ்சாபிலிருந்து வரும் அகதிகளை விசேஷ ரயில்கள் மூலம் அழைத்து வருவதுடன் நாட்டின் வெவ்வேறு பகுதிகளுக்கு அவர்களைக் கொண்டு செல்வதும் அவசியமாயிற்று. அகதிகளைச் சமாளிக்கப் போக்குவரத்துப் பிரச்னைகளையெல்லாம் நொடியில் தீர்க்க வேண்டியிருந்தது. உத்தரவுகளை எதிர்பார்த்துக் கொண்டிருக்க நேரமில்லை. முக்கியமான தீர்மானங்கள் உடனடியாகச் செய்ய வேண்டியிருந்தது. ரயில் வாகன்கள், பிரயாணிப் பெட்டிகள் வசதி, சிப்பந்திகள் முதலியவை எல்லாமே இந்திய ரயில்வேக்களுக்குப் பெரிய பிரச்னைகளாக மாறிவிட்டன. அவை எல்லாவற்றையும் எப்படியோ சமாளித்து விட்டார்கள் என்றுதான் நாடு அறியும். ஆனால் எப்படி என்று சாதாரண மக்களுக்குத் தெரியாது. சந்தடியோ, ஆடம்பரமோ இன்றி, ஆயிரக்கணக்கான சிப்பந்திகள் தங்களுக்கு நேரக் கூடிய ஆபத்துக்களையும், தங்கள் குடும்பங்களுக்கு நேர்ந்த கஷ்டங்களையும் பாராட்டாமல், இரவு பகல் வித்தியாசமின்றி ஓய்ச்சல் ஒழிவின்றிப் பணியாற்றியதை எவ்வளவு சொன்னாலும் போதாது. புகழுக்கும் பெருமைக்கும் பாடுபடாமல், பதவிக்கும் பாராட்டுக்கும் ஆசைப்படாமல், சேவா உணர்ச்சி ஒன்றையே லட்சியமாகக் கொண்டு அவர்கள் பணி செய்தனர். அப்படிச் செய்ததனால் தான் அப்போதைய நிலைமையைச் சமாளிக்க முடிந்தது. அவர்களுடைய பெயர்களும் பதவிகளும் எவருமே அறியமாட்டார்கள். எந்தச் சரித்திரமும் கூறாது. ஆனால் அவர்கள் அப்போது செய்த உயர் பணி மட்டும் நிரந்தரமாக நிலைத்து நிற்கும். ரயில்வே நிர்வாகத்தோடு சம்பந்தப்பட்டவர்களுக்கு அத்தகைய தன்னலமற்ற சேவா உணர்ச்சிதான் தூண்டுகோலாக எப்போதும் துணை நின்று உற்சாகமளித்து வருகிறது.

சுதந்திரத்துக்கு முன் என்ற நிலையிலிருந்து சுதந்திரத்துக்குப் பின் என்று மாறிய கட்டம் இந்திய ரயில்வேக்களின் சரித்திரத்திலேயே மிக முக்கியமானது. தொண்ணூற்று நாலு ஆண்டுகளாகப் பிரிட்டிஷ் ஆட்சியின் கீழ் ரயில்வே செயலாற்றி வந்தபோது நாட்டிலிருந்த அரசியல், சமூக, பொருளாதாரச் சூழ்நிலைகள் வேறு. இந்தக் காலத்தில் இந்திய ரயில்வேக்களுக்குப் பலமான அஸ்திவாரம் போட்டு விரிவாக வளரவும் வகை செய்யப்பட்டது உண்மையே. எனினும் சுதந்திரம் அடைந்த பிறகு ரயில்வேக்களின் முக்கியத்துவம், குறிக்கோள்கள், செயல் முறைகளெல்லாம் புதுக் கோணங்களிலிருந்து பளிச்சிட்டன: ரயில்வேக்கள் செய்ய வேண்டிய சேவைகள் என்று மக்கள் எதிர்பார்த்தது மிக மிக அதிகமாக வளர்ந்து கொண்டே சென்றது. நம்மை முழுமையாகத் திருப்திப்படுத்துமளவுக்கு அத்தனை துரிதமாக ரயில்வேக்கள் முன்னேற்றமடைய முடியுமா? பல ஆண்டுகளாகக் கவனிக்காமல் விடப்பட்ட காரியங்களையெல்லாம் உடனடியாகச் செய்து முடிக்கக்கூடுமா என்பதுதான் பிரச்னை. பொதுவாக எல்லாத் துறைகளிலுமே நாட்டின் முன்னேற்றத்துக்கான திட்டங்கள் போடப்பட்டாலும் ரயில்வேக்களுக்கு இது மிக முக்கியமாக ஆகிவிட்டது. மக்களிடையே ஏற்பட்ட விழிப்பு காரணமாக ரயில்வேக்கள் தீவிரமாகச் செயல்படவேண்டியிருந்தது. பெருகிக் கொண்டே செல்லும் போக்குவரத்துப் பிரச்னையைச் சமாளிக்கும் அதே சமயத்தில் இரண்டாவது யுத்தத்தினாலும் பிரிவினையாலும் ரயில்வேச் சொத்துக்களுக்கு ஏற்பட்ட சேதாரங்களையும் தேய்மானத்தையும் ஈடு செய்ய வேண்டிய நிலைமையும் தோன்றியிருந்தது.

மக்களுக்கு ரயில்வேக்கள் பற்றி அறிவூட்டுவதும் அவசியமாகி விட்டது. எனது பல அனுபவங்களில் ஒன்று மறக்க முடியாதது. 1947 இறுதி, 1948 ஆரம்ப காலங்களில் ''நாடுதான் சுதந்திரம் பெற்றுவிட்டதே. ரயில்வேக்கள் எல்லாம் நமது சொத்துத் தாமே! ஆகவே கட்டணம் கொடுக்காமல் இனிமேல் சுகமாக நமது வண்டிகளில் இலவசப் பிரயாணம் செய்யலாம்'' என்று பொதுமக்கள் மனத்தில் பரவலாக ஒரு நம்பிக்கை வளர்ந்திருந்தது. இந்தப் பிரச்னை சிக்கலாய்ப் போனபோதுதான் பல ராஜ்யங்களின் ஒத்துழைப்பு தேடி, விசேஷ போலீஸ்

படைகளும், விசேஷ மாஜிஸ்டிரேட்டுகளும் நியமித்து அங்கங்கே டிக்கட்டில்லாப் பிரயாணிகளை அந்தந்த ஸ்டேஷன்களிலேயே தண்டிக்க ஏற்பாடுகள் செய்ய நேர்ந்தது. தவிரவும் தேசிய உடைமைகளில் மிக மிகப் பெரியதான ரயில்வேச் சொத்து மக்களுடையது. இதை அவர்கள் ஜாக்கிரதையாகப் பாதுகாக்க வேண்டும் என்ற உணர்ச்சியை மக்கள் மனத்தில் ஊட்டுவதற்கு விரிவான முறையில் ''மக்கட் தொடர்பு'' பிரசாரங்களும் செய்ய வேண்டியிருந்தது. சென்ற பதினேழு ஆண்டுகளில் ரயில்வேக்கள் மக்களுக்குச் செய்துள்ள பல்வேறு வசதிகள் — ஸ்டேஷன்களில் அளிக்கப்படும் வசதிகள், ஓடும் ரயிலில் செய்யப்பட்டுள்ள வசதிகள், மூன்றாவது வகுப்புப் பிரயாணிகளுக்கான சௌகரியங்கள், உறங்கும் வசதிகள் போன்றவை — இப்போது நன்றாகவே உணரப்படுகின்றன.

111 வருஷங்களுக்கு முன்பு இந்திய ரயில்வேக்களில் ரயில் பாதை அமைத்த பெருமை முன்பு ஜி. ஐ. பி. என்று வழங்கிவந்த ஸ்தாபனத்தைச் சாரும். இதனால்தான் இப்போதுள்ள மத்திய ரயில்வேயை, ''இந்திய ரயில்வே சகாப்தத்தின் தொட்டில் பருவம்'' என்று சாதாரணமாக எல்லோரும் குறிப்பிடுவதுண்டு. இங்கேதான் — 111 ஆண்டுகளுக்கு முன்பு — 1853ம் ஆண்டு ஏப்ரல் 16ம்தேதி அன்று பம்பாயிலிருந்து தாணாவுக்கு 21 மைல் நீளமுள்ள பாதையில் இந்தியாவின் முதல் ரயில் விடப்பட்டது.

முதன் முதலாக மின்சார ரயில் விட்ட பெருமையும் மத்திய ரயில்வேக்குத்தான் உண்டு. இந்தியாவிலேயே முதன் முதலாக மின்சார ரயில் விக்டோரியா டெர்மினஸிலிருந்து 1925ல் ஓடிற்று. இந்திய ரயில்வேயின் சரித்திரமும் வளர்ச்சியும் மத்திய ரயில்வேயின் வளர்ச்சியுடன் பின்னப்பட்டே உள்ளன.

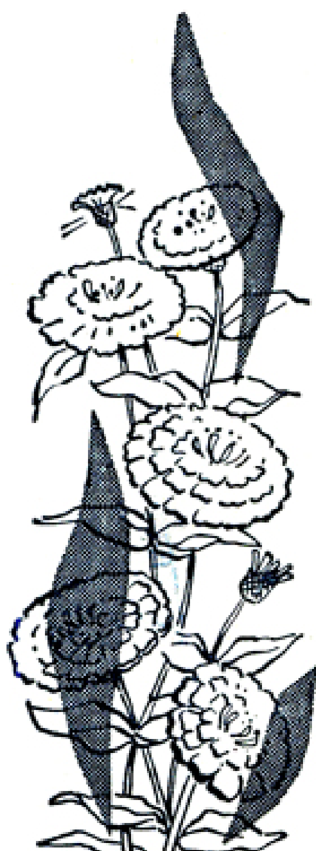
சின்னஞ் சிறியதாக இப்படி ஆரம்பித்ததுதான் இப்போது நாம் காணும் பரந்து விரிந்துள்ள ரயில்வேக்கள். 57000 கிலோ மீட்டர்கள் பாதையில் நாள்தோறும் 10000 ரயில் வண்டிகள் 6700 ஸ்டேஷன்களில் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. 50 லட்சம் பிரயாணிகளும் ஐந்து லட்சம் டன் சாமான்களும் ஒவ்வொரு நாளும் நாடெங்கும் பரவியுள்ள ரயில்களில் ஏற்றிச் செல்லப்படுகின்றன.

நாடு சுதந்திரம் பெற்றதும் இந்திய ரயில்வேக்களும் அவற்றுடன் மத்திய ரயில்வேயும் புது சகாப்தத்தை ஆரம்பித்தன. அபிவிருத்திக்கான திட்டத்துடன் முன்னேறத் தொடங்கின. வளர்ந்து கொண்டு வரும் பிரயாணிகள் தேவைக்கும் சாமான்கள் போக்குவரத்துக்கும் தக்கபடி ரயில்வேயும் படிப்படியாக வளர்ந்தது. பாகிஸ்தான் பிரிந்த பிறகு கராச்சித் துறைமுகம் இல்லாத காரணத்தால் பம்பாய்த் துறைமுகத்தில் இறக்குமதிச் சாமான்களின் அளவு முன்னெப்போதும் கண்டிராத அளவுக்கு உயர்ந்துவிட்டது. இவற்றை உட்பகுதிக்கு எடுத்துச் செல்ல வேண்டியிருந்தது. தொழில் வளர்ச்சிக்கான கனரக யந்திரச் சாமான்கள், உணவுப் பண்டங்கள் ஆகிய எல்லாம் துறைமுகத்திலிருந்து மத்திய, வடக்கு, தெற்கு இந்தியப் பகுதிகளிலுள்ள பல்வேறு நகரங்களுக்கு மத்திய ரயில்வே மார்க்கமாகவே எடுத்துச் செல்லப்பட்டன. வேகமான தொழில் அபிவிருத்தியுடன், துர்க்காப்பூர், பிலாய், ரூர்க்கேலா எஃகு ஆலைகள் அமைக்கப்பட்டதும் மத்திய ரயில்வேக்கு அதிகமான பொறுப்புக்களை உண்டாக்கின. ஆலைகளுக்குத் தேவையான மூலப்பொருள்களைக் கொண்டு செல்வதும் தயாரான எஃகுச் சாமான்களை அந்தந்த ஆலைகளிலிருந்து பல இடங்களுக்கு ஏற்றிச் செல்வதும், வங்காளம், பீஹார் நிலக்கரிப் பிரதேசங்களிலிருந்தும், மத்திய இந்திய நிலக்கரிப் பிரதேசங்களிலிருந்தும், பென்ச் பள்ளத்தாக்கு, சாந்தா, சிங்கரேணி நிலக்கரிப் பகுதிகளிலிருந்தும், மேற்கு, வடக்கு, தெற்குப் பகுதிகளுக்கு நிலக்கரி ஏற்றிச் செல்வதுமான பெரும் பொறுப்புக்கள் மத்திய ரயில்வேயின் போக்குவரத்து இறுக்கத்தைப் பன்மடங்கு அதிகமாக்கின. இந்தத் தருணத்தில்தான் போக்குவரத்துச் சாதனங்களிலுள்ள பற்றாக்குறை விளங்கலாயிற்று. இதை நிவர்த்தி செய்யவும் போக்குவரத்துச் சாதனங்களை அதிகரிக்கவும் தீவிரமான நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன. நாட்டின் பல பாகங்களில் ரயில்வேப் பாதைகளும் பாலங்களும் புனருத்தாரணம் செய்யப்பட்டன. அதிக சக்தியுள்ளதும் வேகமானதுமான என்ஜின்கள் செயலில் புகுத்தப்பட்டன. பிரயாணிப் பெட்டிகளின் எண்ணிக்கையும், சாமான் வாகன்களின் எண்ணிக்கையும் விஸ்தரிக்கப்பட்டன. கிழக்குப் பிரதேசத்தில் முக்கியமாக நிலக்கரிப் பகுதிகளுக்கும் எஃகு ஆலைப் பகுதிகளுக்கும் செல்லும் மார்க்கங்களில் மின்சார ரயில் வசதிகள் விஸ்தரிக்கப்பட்டன.

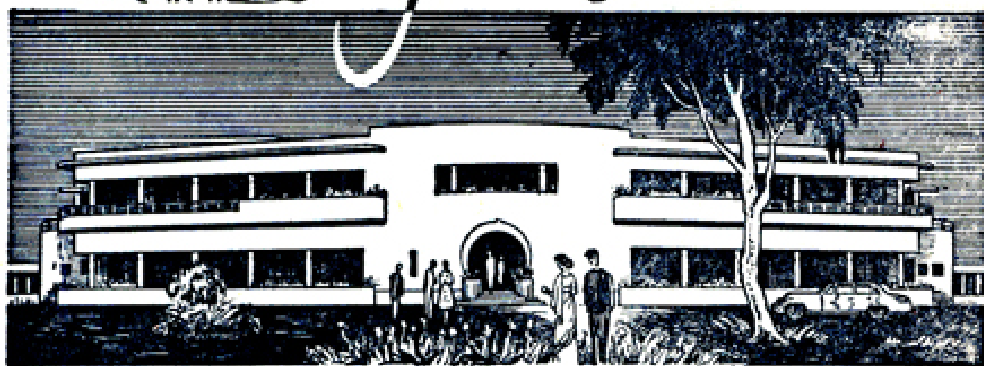
மத்திய ரயில்வே சம்பந்தப்பட்டவரையில் நிலக்கரிப் போக்குவரத்துத்தான் முக்கியமானது. வங்காளம், பீஹார் நிலக்கரிச் சுரங்கங்களிலிருந்தும், மத்திய இந்தியச் சுரங்கங்களிலிருந்தும், சிங்கரேணி, சாந்தா பகுதிகளிலிருந்தும், மேற்கு இந்தியாவுக்கும், தென்னிந்தியாவுக்கும் நிலக்கரி அனுப்புதல் இந்த ரயில்வேயின் முக்கிய பொறுப்பு. இதற்கு அடுத்தபடியாகப் பஞ்சாபிலிருந்தும் மத்தியப் பிரதேசத்திலிருந்தும் பெருவாரியாகத் தானியங்களும் பருப்பு வகைகளும் தென்னிந்தியாவுக்கு மத்திய ரயில்வே மூலமாகத்தான் ஏற்றிச் செல்லப்படுகின்றன. பம்பாய்த் துறைமுகத்திலிருந்தும் பெருமளவு உணவுத் தானியங்கள் மஹாராஷ்டிரம், மத்தியப் பிரதேசம், பஞ்சாப் தென்னிந்தியா முதலிய பகுதிகளுக்கு மத்திய ரயில்வே மூலம்தான் ஏற்றிச் செல்லப்படுகின்றன. இத்தகைய அசாதாரணப் போக்குவரத்தைச் சமாளிக்க மத்திய ரயில்வேயின் பல பகுதிகளில் உள்ள ஒற்றைப் பாதைகள் இரட்டைப் பாதைகளாக மாற்றப்பட்டு வருகின்றன. ஜபல்பூர், செகந்திராபாத் பகுதியில் இந்தப் பாதை இரட்டிப்பு வேலை நடந்து வருகிறது. செகந்திராபாத் பகுதியில் இருப்புப் பாதை இரட்டிக்கப்படுவதனால் சிங்கரேணி நிலக்கரியைத் தென்னிந்தி

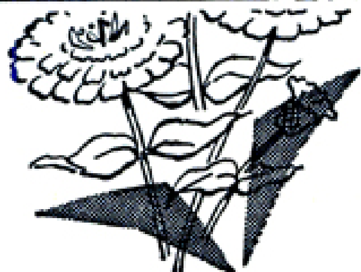
Delightfully Different

பழங்கால பெருமைகளுக்குச் சிறப்புற்றுத் திகழும் இடத்தின் மத்தியில் நிறுவப்பட்ட சகல நவீன வசதிகளையும் உடைய இந்த ஹோட்டல், உள்நாட்டு அயல்நாட்டு உல்லாசப் பிரயாணிகளுக்கு மனோரம்மிய மான வாசஸ்தலம். மிக நேர்த்தியான அறைகள். அவற்றுள் மூன்று அறைகள் ஏர்கண்டிஷன் செய்யப்பட்டுள்ளது. ருசி மிக்க உணவு, அன்பான உபசரணை முதலியவைகளுக்கு இணையற்றது. உலகப் புகழ்பெற்ற அஜந்தா, எல்லோரா குகைகளைச் சென்று பார்க்க அவுரங்காபாத் ரயில் நிலையத்தில் இறங்க வேண்டும்.



Aurangabad Hotel





For reservations and information write to—

The Manager, Aurangabad Hotel
Aurangabad

(Telegrams, "Rail Hotel", Aurangabad)
(Telephone : 329, Aurangabad)

or

Divisional Superintendent
Central Railway, Secunderabad

(Telegrams: "Divtrain", Secunderabad)
(Telephon : 7319, Secunderabad)

or

The Commercial Superintendent
Central Railway, Bombay, V.T.

(Telegrams : "Gipcom", Bombay)
Telephone - 268041 – Ext. 14, Bombay)

நல்ல வர்ஜீனியாப்
புகையிலை என்றால்
ஒரு நல்ல சிகரெட்டு

பனாமா

ஒரு நல்ல சிகரெட்டு







விசேஷக் கலவை செய்வோர் :
கோல்டன் டுபாக்கோ கம்பெனி பிரைவேட் லிட்.
பம்பாய்-56
பாரதத்தில் இத்தகைய தேசிய ஸ்தாபனங்களில் மிகப்பெரியது

GT. (P) 631TM Greens' Advtg.

ஈாவுக்கு வேகமாகவும் அதிகமாகவும் அனுப்பி வைக்க முடியும். தவிரவும் விஜயவாடா மார்க்கமாக வட இந்தியாவிலிருந்து தென்னிந்தியாவுக்குத் தானிய, பருப்பு வகைகளும் விரைவில் செல்லக்கூடும்.

ரயில்வே சீரமைப்பு, விஸ்தரிப்பு வேலை பல பகுதிகளில் புதுப் பாதை போடுவதையும் அவசியமாக்கியுள்ளது. ரயில் போகாத பல இடங்களுக்கு இப்போது ரயில் பாதை அமைத்து அந்தப் பிரதேசங்களும் வளமுள்ளவையாகச் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. மீட்டர் கேஜ் மூலம் வடக்குப் பகுதியையும் தெற்குப் பகுதியையும் இணைப்பதற்கான கண்ட்வா—ஹிங்கோலி மீட்டர்கேஜ் இணைப்பு வேலை சமீப ஆண்டுகளில் முடிக்கப்பட்டது. இந்த வேலையையும் மத்திய ரயில்வேதான் மேற்கொண்டு செய்தது. மிகச் சமீபத்தில் பம்பாய் நகரத்தையும் மஹாராஷ்டிரத்திலுள்ள கொங்கண் பிரதேசத்தின் வட பகுதிகளையும் இணைப்பதற்கான திவா—பன்வேல்—ஊரான் ரயில்வே இணைப்பை மத்திய ரயில்வே மேற்கொண்டுள்ளது. புதுப் பிரதேசங்களுக்கு ரயில் வசதி அளிப்பதற்காக இன்னும் பல திட்டங்களை மத்திய ரயில்வே மேற்கொண்டிருக்கிறது.

பிரயாணிகள் போக்குவரத்திலும் பல முன்னேற்றங்களை மத்திய ரயில்வே செய்திருக்கிறது. இத்துறையில் இன்னும் செய்ய வேண்டியது அதிகமாக இருப்பினும் பிரயாணிகளின் நலன் கவனிக்கப்பட்டு வருகிறது என்பதை வலியுறுத்த வேண்டும். ஏற்கெனவே சொன்ன வசதி விஸ்தரிப்புகளுடன், பல புதிய பிரயாணி வண்டிகளும் ஜனதா எக்ஸ்பிரஸ்களும் விடப்பட்டு அவற்றின் மூலம் நாட்டின் பிரதான மார்க்கங்களில் பிரயாண நெருக்கடியைக் குறைக்க வகை செய்யப்பட்டிருக்கிறது. கடந்த பத்தாண்டுகளில் பிரயாணிகளின் போக்குவரத்து பிரமிக்கத்தக்க வகையில் விரிவடைந்திருக்கிறது. இதைக் கூடியவரையில் தங்களுக்குள்ள வசதிகளைக் கொண்டு ரயில்வேக்கள் சமாளிக்கவே முற்படுகின்றன. ஒரு சிறிய உதாரணத்தை இங்கே சொல்லலாம். பம்பாய் நகரத்தை யொட்டிச் சுற்றுப்புறங்களில் மின்சார ரயில் வசதியை எடுத்துக்கொள்வோம். ஒரு நாளில் மத்திய ரயில்வே 667 மின்சார ரயில்களை பம்பாயை யொட்டிய சுற்றுப்புறங்களில் மட்டும் விடுகிறது. ஏழு லட்சம் பிரயாணிகள் ஒவ்வொரு நாளும் பம்பாயில் வந்து போய்க் கொண்டிருக்கிறார்கள்.

பாரத மக்களுக்கும், பாரதத்தின் வர்த்தகத்துக்கும் தொழில்களுக்கும் திருப்திகரமான முறையில் சேவை செய்வதுதான் இந்திய ரயில்வேக்களின் லட்சியம். இதற்கான ரயில்வேக்களின் சீரமைப்பு, அபிவிருத்தி வேலைகள் தொடர்ந்து நடைபெற்றுக்கொண்டேதான் இருக்கும். வருங்கால சுபிட்ச இந்தியாவைப் பற்றி நாம் காணும் கனவை நனவாக்க இந்திய ரயில்வேக்கள் முழுமூச்சுடன் பாடுபடும். அதுவே எங்கள் மகத்தான கடமை.

மாப்பிள்ளைச் சமர்த்து!



அந்தப் புது மாப்பிள்ளைக்குக் கல்கத்தாவில் பெரிய கம்பெனி ஒன்றில் சிறியதொரு வேலை. தலை தீபாவளிக்காகத் திருச்சி நோக்கி ரயிலில் பிரயாணம் செய்து கொண்டிருந்தார், மூன்றாம் வகுப்பில். ரயில் அரியலூரை நெருங்கிக் கொண்டிருந்தது. புது மாப்பிள்ளைக்குத் திடீரென்று ஓர் 'ஆசை' உதித்தது.

திருச்சி ரயில் நிலையத்துக்கு அவரை அழைத்துப் போக மைத்துனர்களும் மற்றவர்களும் வந்திருப்பார்கள். அவர்களுக்கு எதிரில் மூன்றாம் வகுப்பில் போய் இறங்குவதா என்று யோசித்தார், புது மாப்பிள்ளை. கூடவே ஒரு யுக்தியும் தோன்றியது.

லால்குடியிலிருந்து திருச்சி வரை முதல் மூன்றாம் வகுப்புகளுக்குள்ள கட்டண வேறுபாடு ஒரு ரூபாயோ அல்லது கொஞ்சம் அதிகமாகவோ இருக்கலாம். ஆகவே....

லால்குடியில் முதல் வகுப்பில் புகுந்து அமர்ந்த புது மாப்பிள்ளையிடம் அந்தக் குறும்புக்கார டிடி ஆர் சிரித்துக்கொண்டே சொன்னார்: "கல்கத்தாவிலிருந்து மூன்றாம் வகுப்பிலேயே பிரயாணம் செய்து விட்டீர்கள். திருச்சிக்கு இன்னும் சில மைல்களே இருக்கின்றன. ஒரு ரசீது எழுதும் அளவுக்கு எனக்கு வேலை கொடுக்கிறீர்கள். பரவாயில்லை.... உங்கள் பிரியத்தைக் கெடுப்பானேன்! தாங்கள் கொடுத்த ஐந்து ரூபாயில் கட்டணம் கழித்துப் பாக்கி தர என்னிடம் சில்லறை இல்லை. அடுத்த ஸ்டேஷன் வாளாடியில் சில்லறை மாற்றி, பாக்கிப் பணம் உங்களுடைய மூன்றாம் வகுப்பு டிக்கட், முதல் வகுப்புப் பிரயாணத்துக்கான ரசீது மூன்றையும் தருகிறேன்!"



வாளாடி.... பிக்ஷாண்டார் கோவில்.... ஸ்ரீரங்கம்..... திருச்சி ஜங்ஷன் நெருங்கிக் கொண்டிருந்தது.

டிடி ஆரைக் காணோம்!

புது மாப்பிள்ளை முதல் வகுப்பிலிருந்து 'டிக்கட் இல்லாப் பிரயாணியாக'க் குழப்பத்துடன் இறங்கினார். மைத்துனர் பட்டாளங்கள் அவரைச் சூழ்ந்து கொண்டன.

அப்போதுதான் அந்த டிடி ஆர் விஷமப் புன்னகையுடன் புது மாப்பிள்ளையை அணுகி டிக்கட்டையும் பாக்கிப் பணத்தையும் கொடுத்துக் கொண்டே சொன்னார்: "வாளாடியில் சில்லறை கிடைக்கவில்லை. இங்கு வந்துதான் மாற்றினேன். இதோ உங்களுடைய மூன்றாம் வகுப்பு டிக்கட்.... லால்குடியிலிருந்து திருச்சி வரை முதல் வகுப்புக் கட்டணத்துக்கான பணம் போகப் பாக்கி சில்லறை!"

புது மாப்பிள்ளையின் முகத்தில் ஈயாடவில்லை! அதிலிருந்து அந்த மாப்பிள்ளையை 'ஃபர்ஸ்ட் கிளாஸ் மாப்பிள்ளை' என்றுதான் அழைத்தார்களாம் மைத்துனர்கள்.

போட் மெயில் உலா



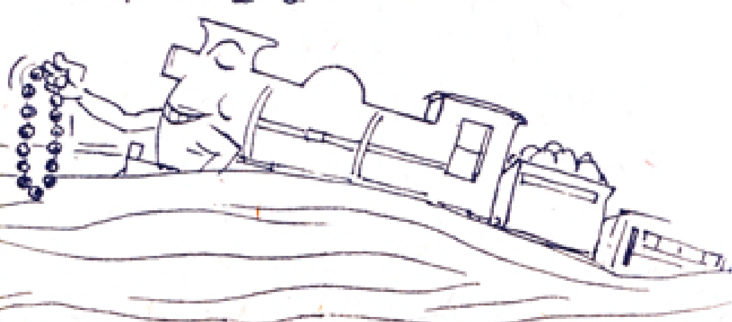
[விரோதி வருஷம் சூன்ய மாஸம் 27ந் தேதி
இரவு தனுஷ்கோடியிலிருந்து வரவேண்டிய போட்மெயிலுக்
காகத் திருச்சி ஜங்ஷனில் காத்திருந்து காத்திருந்து அலுத்த
தஞ்சாவூர்க் கருணைமுத்துக் கவிராயர் பாதித் தூக்கத்திலும்
பாதி விழிப்பிலுமாக இயற்றிய போட்மெயில் உலா.]

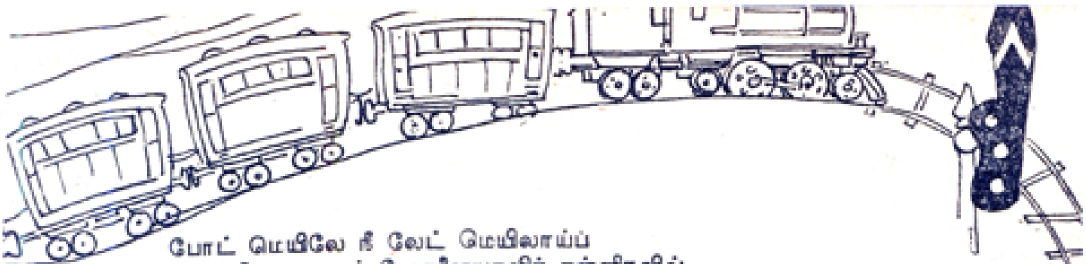
காப்பு

கொண்ட வழிமேல் குலையா தருண்டோடும்
தண்டவாள மத்தனையும் சாட்சியாய் — என்றன்
ரயில்கவிதை ராசி விபத்தின்றி யோங்க
மெயில்பயணம் போல மிகுந்து.



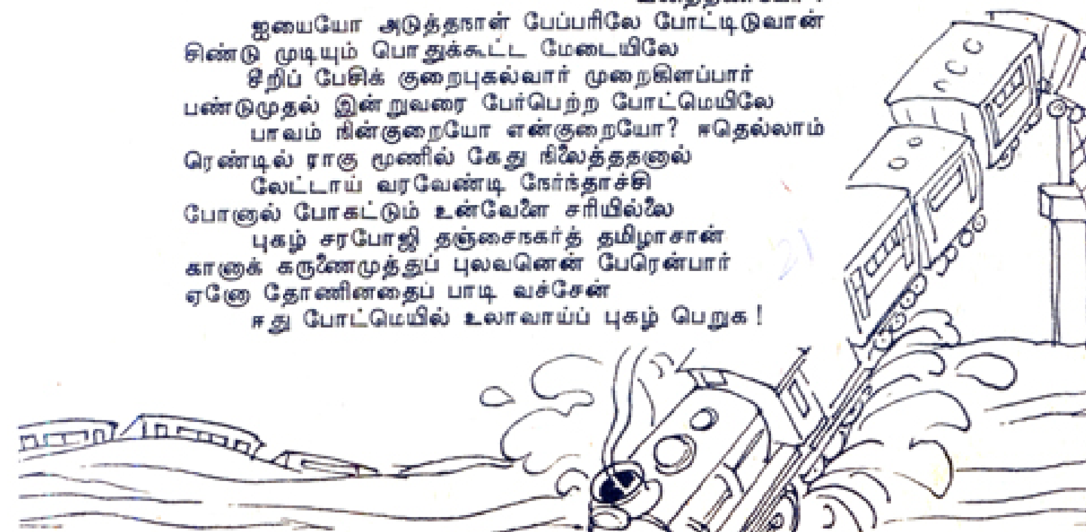
சேதுக் கடற்கரையில் தெற்கு மூலையிலே
சிராமன் படையெடுக்கக் கடலடைத்தே
ஓதும் குரக்கினங்கள் ஓடியுழைத்த
உயர்வை நினைத்துத் தயங்கினையோ
காதம் பலகடந்து கண்ணில் கரிதூவிக்
காலம் தவறியதி லேட்டாய் வந்த
பாவம் தொலைக்கச் சேதுரா மேச்சரம்
பாஷாணம் என்று மூழ்கப் போயினையோ
கூவம் நதிக்கரையி லெழும்பூர் நிலையத்தைக்
கூடிச் சேர மனம் வெதும்பு காரணத்தால்
காலம் நேரம் குறிப்பின்றிக் கண்டவழியே
கால் போய்த் தயங்கினையோ மயங்கினையோ
பாலம், பாதை யேதும் சீரின்றிப்
பதுங்கிப் பதுங்கி ஊர்ந்தனையோ உலைந்தனையோ
பாம்பன் கடல் மேல் பம்மி வருகையிலே
பயந்து கீழ்நோக்கிப் பதறி வியர்ந்தனையோ
சாம்பார் சாதத்துக் காசை வைத்துத்
தயங்கி நின்று மறுகினையோ உருகினையோ
போட் மெயிலென் றுனைப் புகழும்
புகழ் மொழி யின்றழிந் தொழிய
லேட் மெயிலென் றிங் கிருப்பார்
லேசாகக் கேலி செய்து நகைக்கின்றார்
இந்தோ ஸிலோன் எக்ஸ்பிரஸென் றுள்ள பெயர்
எடுத்துரைக்கத் தயங்கி யின்று பலகுறும்பர்
மந்த-சிலோன் எக்ஸ்பிரஸென் றுன் ஞரைத்து
மனம் புழுங்கிக் கால்கடுக்க நிற்கின்றார்.
மந்திரிமார் வந்ததனால் மதிப்புக்கு லேட்டாச்சோ
எந்திரத்தில் கோளாறாய் எடுப்பான முதல்வகுப்பில்
மின்விசிறி விளக்கெதுவும் எரியாமல் மனம்எரிந்து
முதல்வகுப்புப் பயணத்தார் மூண்டெழுந்த
கோபத்தால்
கதகதத்துக் 'கார்டு'விடம் புகலடைந்த காரணத்தால்
மதமதத்து லேட்டாச்சோ மதுரைஸ் போகியிலே
அப்பர்பெர்த் தகராறு அடிஉதையாய் வளர்ந்ததனால்
எப்பவும்போல் இன்றும் லேட்டாச்சோ.



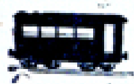


போட் மெயிலே நீ லேட் மெயிலாய்ப்
போனதுயர் வேதனையாலிந் நள்ளிரவில்
கார்ட் லயனில் போகிறவர் போயொழியக்
கால் மாடு தலை மாடாய்த் தூங்கும் சனக்கடலில்
திருச்சிக் கடியில் உரிச்ச வாழைப்பழம்
தின்று நீர்பருகித் திகைத்து நிற்கின்றேன்.
வெறிச்சுப் போன தண்ட வாளம்
வீற்று வீற்றுய்த் தெரிதோற்றம்
சலிச்சுப் போன கண்களிரண்டும்
சாய்ந்து தூங்கத் தவிக்குதையோ
குறிச்ச நேரம் வாராமல் எங்கெங்கோ
குமைந்து போன போட்மெயிலே
சங்கிலியைப் பிடித்திழுத்துத் தடுத்திருப்பார்.
(அல்லாது)
தனவணிகர் காரைக்குடி தேவகோட்டைக்
கருகினிலே
பொங்கி நிறை செல்வம் பார்த்துப் பூரித்திருப்பாய்
நாட்டரசன் கோட்டையிலே நிற்க நயமில்லையானாலும்
பாட்டரசன் கம்பனது சமாதியினைப் பார்த்து வரப்
பாதையில்லா வாதனையில் தவித்திருப்பாய்
மெலிந்திருப்பாய்
சின்னமருது பெரியமருது செய்த பல சாகஸங்கள்
சேரும் சிவகங்கைக் கடியிலே போட்மெயிலே
சொன்ன நேரம் தவிர நீயாகச்
சொந்த நேரம் கொஞ்சம் நின்றிருப்பாய்
மண்டபத்துக் கடற்காய்ச்சல் கொண்டனையோ
மானுமதுரை யிலே போனால் போகட்டுமென்று
கொண்டு வந்து ரயில்கடியில் விற்கின்ற கூடைகளில்
குழவிவெள் ளரிப்பிஞ்சு தின்று பருகநீரின்றி
மண்டு தாகத்தால் மலைத்துப் போயினையோ
மதிசேர் ராம்நாட்டுச் சேதுபதிகள் மாளிகையை
முண்டி நிமிர்ந்து பார்க்க முயன்றனையோ
முதுமன்னர் புதுக்கோட்டை மதிற்கோட்டை
வனப்பழகைக்
கண்டு நேரம் தெரியாது கழித்தனையோ
காதம் பல கடந்த களைப்பினிலே தவிப்பினிலே
அண்டிவரும் குட்ஸ்வாகன் அதன்மேலே மோதி
வலித்தனையோ ?
ஐயையோ அடுத்தநாள் பேப்பரிலே போட்டிடுவான்
சிண்டு முடியும் பொதுக்கூட்ட மேடையிலே
சீறிப் பேசிக் குறைபுகல்வார் முறைகிளப்பார்
பண்டுமுதல் இன்றுவரை பேர்பெற்ற போட்மெயிலே
பாவம் நின்குறையோ என்குறையோ? ஈதெல்லாம்
ரெண்டில் ராகு மூணில் கேது நிலைத்ததனால்
லேட்டாய் வரவேண்டி நேர்ந்தாச்சி
போனால் போகட்டும் உன்வேலை சரியில்லை
புகழ் சரபோஜி தஞ்சைநகர்த் தமிழாசான்
கானுக் கருணைமுத்துப் புலவனென் பேரென்பார்
ஏனோ தோணினதைப் பாடி வச்சேன்
ஈது போட்மெயில் உலாவாய்ப் புகழ் பெறுக !

பொன்முடி



பொன்மலைத் தொழிற்கூடம்



தமிழ் நாட்டின் ரயில்வே ஸ்தாபனங்களை நினைக்கும் போது முதலில் மனத்தில் எழுவது பொன்மலைத் தொழிற்கூடம்தானே. இது மிகப் பழைய தொழிற்கூடம். இது ஏற்படுவதற்குமுன், ரயில் பெட்டி, வாகன், என்ஜின்கள் சம்பந்தமான பழுது பார்க்கும் வேலைகளைப் போத்தனூரிலும், நாகப்பட்டினத்திலும் செய்துவந்தார்களாம். போத்தனூரில் பிராட்கேஜ் சம்பந்தப்பட்டவற்றையும் நாகப்பட்டினத்தில் மீட்டர்கேஜ் சம்பந்தப்பட்டவற்றையும் பழுது பார்த்து வந்தார்கள். இரண்டு தொழிற்கூடங்களையும் இணைத்து ஒரே இடத்தில் ஒரு பெரிய தொழிற்கூடமாக அமைக்க வேண்டும் என்று கம்பெனி ஆதிக்கத்தின் கீழிருந்த ரயில்வே நிர்வாகஸ்தர்கள் தீர்மானித்தார்கள். பெரிய தொழிற்கூடம் அமைக்கவும், மீட்டர்கேஜ், பிராட்கேஜ் இருப்புப் பாதைகள் இருக்கக் கூடியதுமான திருச்சி — பொன்மலை சிறந்த இடம் என்று தேர்ந்தெடுத்தார்கள்! ராபர்ட் ஒயிட்டும் அவருடைய கூட்டாளிகளுமாகச்சேர்ந்து இந்தப் பொன்மலைத் தொழிற்கூடத்தையும் அதை ஒட்டினாற் போன்ற நகர்ப்புறத்தையும் 1924 — 29ம் ஆண்டுகளில் சிருஷ்டித்தார்கள்.

இந்தத் தொழிற்கூடத்தில் சுமார் 22 பட்டறைகள் இருக்கின்றன.

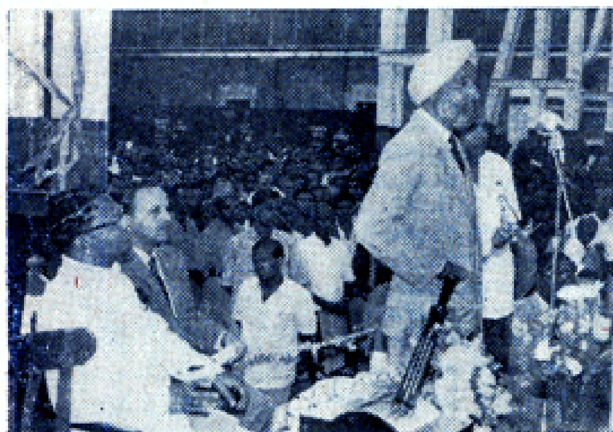
மையத்தில் ஓர் அகன்ற நீண்ட பாதையும் அதன் இரு புறங்களிலும் வரிசையாகத் தொழிற் பட்டறைகளும் அமைந்துள்ளன. இந்த அகன்ற பாதையில் ஒரு நகரும் மேடை இங்குமங்குமாய் உலாவுகிறது. மேடை, பட்டறையின் வாசலுடன் சமமான உயரமுள்ளதாயிருக்கிறது. மேடையில் இருப்புப் பாதைகள் அமைந்துள்ளன. பட்டறைகளின் உள்ளே யிருந்து வாசல் வரையிலும் இருப்புப் பாதைகள். இரண்டு தண்டவாளங்களும் ஒன்றுடன் ஒன்று நெருங்கிப் பொருந்துகிறமாதிரியாக மேடை, பட்டறை வாசலில் வந்து நிற்கிறது. ஆகவே ஒரு பட்டறையிலிருந்து மற்றொரு பட்டறைக்குக் கனமான இரும்புப் பொருள்கள் செல்ல வேண்டுமானால் அதை மனிதர்கள் தூக்கிச் சிரமப்பட வேண்டியதில்லை. ரயில் சக்கரங்கள் உள்ள வண்டியில் ஏற்றி அதனை இந்த நகரும் மேடை மேல் தண்டவாளம் வழியாகச் சுலபமாகத் தள்ளி விட்டு விடுவார்கள்.

இந்தத் தொழிற்கூட அமைப்பு, இலட்சிய முறையில் இருப்பதால், வங்கத்தில் சித்தரஞ்சன் தொழிற்கூடத்தை அமைக்க முற்பட்ட போது, இதனையே முன்மாதிரியாகக்கொண்டு அமைத்தார்கள் என்று பொன்மலை உயர் அதிகாரி பெருமிதத்தோடு சொன்னார்.

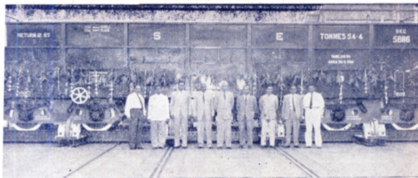
பொன்மலையில் முக்கியமாக மூன்று வேலைகள் நடைபெறுகின்றன. முதலாவதாகப் பழுதான நீராவி என்ஜின்கள் இங்கு பழுது பார்க்கப்படுகின்றன. மாபெரும் என்ஜின்கள் எல்லாம் அக்குவேறு ஆணிவேறாகக் கழற்றப்பட்டுப் பட்டறைகளில் நின்ற காட்சியைப் பார்த்த போது, தலை பத்தும் சிந்தி, தேரையும் ஆயுதத்தையும் இழந்து ஏகாங்கியாக நின்ற இராவணனைப் பற்றிய நினைவுதான் வந்தது. எதிர்ப் பட்டறையில் பழுது பார்க்கப்பட்டு, எல்லா அங்கிகளையும் அணிந்து புது வர்ணப் பூச்சும் பெற்று நின்ற என்ஜினைக் கண்ட போது, உள்ளத்தில் ஒரு விதக் கிளுகிளுப்பே ஏற்பட்டது!

ஆம், இங்கு எல்லா உறுப்புக்களையும் கழற்றி, சரியாக இருக்கின்றனவா என்று பார்த்துச் சீர்ப்படுத்தக் கூடியவற்றைச் சீர்ப்படுத்தி, களைந்து, புதுப்பிக்க வேண்டிய உறுப்புக்களையும் புதுப்பித்து, தாய் வீட்டுக்கு வந்து செல்லும் பெண்ணைப் போல் சிங்காரித்து அனுப்புகிறார்கள். பழுதான என்ஜின் என்றில்லை, இவர்கள் நிர்ணயித்துள்ள குறிப்பிட்ட மைல்கள் ஓடிய என்ஜினாக இருந்தாலே போதும், ஒரு முறை உடம்பைக் காட்டிக் கொள்ளப் பொன்மலைக்கு வர வேண்டியதுதான். அதனால் இப் பொன்மலையில் மாதத்துக்கு இருபத்தைந்து, முப்பது என்ஜின்கள் வரை பழுது பார்க்கப்பட்டு அனுப்பப்படுகின்றன! துரிதகதியில் அவை செப்பனிடப்பட்ட பிறகு சற்றுத் தூரம் ஓட்டிப் பார்த்துவிட்டுத்தான் 'ஓ. கே.' செய்கிறார்கள்.

இரண்டாவதாக, இங்கு ரயில் பெட்டிகளுக்குள் பெஞ்சுகள், மெத்தைகள், விளக்குகள், மின்சார விசிறிகள், குளிக்கும் அறைகள் — ஆகியவற்றை அமைப்பதும், பழுது பார்ப்பதும் நடைபெறுகின்றன.



பொன்மலைத் தொழிற்கூடத்தில் தயாரான ஐந்நூறாவது ரயில் வாகனை ஜெனரல்மானேஜர் எச்.டி. சிங் வெள்ளோட்டமிட்டார்.



ஐந்நூறுவது வாகனுக்கு முன்னல் பிரபலஸ்தர்கள்

மூன்றுவதாகச் சொல்லப்போவதுதான் மிக முக்கியமான வேலையாகும். இங்கு பாரமான சாமான்களை ஏற்றிச் செல்லும் வாகன்களை நிர்மாணிக்கிறார்கள். தேசத்தின் ஒரு பகுதியிலிருந்து மற்றொரு பகுதிக்குச் சாமான்களை அனுப்பி வைக்கப் பேருதவியாக இருப்பவை வாகன்கள் தான். தண்டவாளங்களை நாட்டின் ரத்த நாளங்கள் எனலாம் என்றால் அதில் ஓடும் ரத்தம் வாகன்கள்தான். ரயில்வேக்குக் கணிசமான வருவாயைத் தேடித் தருவதும் வாகன்கள்தாம். ஆகவே வாகன் உற்பத்தி ரயில்வேக்கு எவ்வளவு அவசியமானதென்று ஊகித்துக் கொள்ளலாம். இப்படி அவசியமான வாகன்களைப் பொன்மலை ரயில்வே தொழிற்கூடம் மிகத் திறம்படச் செய்து வருகிறது என்று கேள்விப்படும் போது ஒவ்வொரு தமிழனுக்கும் பெருமிதத்தால் உள்ளம் பூரிக்கவே செய்யுமல்லவா?

வாகன்கள் செய்ய முக்கியமான சக்கரங்களும் எஃகுத் தகடுகளும் எஃகுத் தொழிற்கூடத்திலிருந்தும், ஒரு சிறிது வெளிநாடுகளிலிருந்தும் வந்து சேருகின்றன. அத்தகடுகளை வெட்டியும், வளைத்தும், ஆணிகள் போட்டு முடுக்கியும், பற்ற வைத்தும் பரபரவென்று வாகன்களைக் கட்டி முடிப்பதைப் பார்க்கும் போது 'மய சிருஷ்டி' என்று புராணங்களில் வருகிறதே அது இப்படித்தான் இருக்குமோ என்று வியக்கத் தோன்றுகிறது.

தொழிற் சாலைகளில் உயரே அசுர கிரேன்கள் இங்குமங்குமாய் விரைந்து நாலு பேர்கள் சேர்ந்தாலும் தூக்க முடியாத பளுவான பொருள்களை அலட்சியமாய்த் தூக்கிக் கொண்டு சென்று அவை பொருத்தப்பட வேண்டிய இடத்தில் கணக்காக வைக்கின்றன. இரும்புத் தகடுகளில் துளைபோடும் இயந்திரங்களின் ஒலி காதைச் செவிடாக்குகின்றன வென்றால் வெல்டிங் செய்யும் கருவிகள் தீப் பொறிகளைச் சிதறிக் கண்களைக் குருடாக்குகின்றன. நாற்பத்தெட்டு மணி வேலை நேரம் கொண்ட ஒரு வாரத்தில் 2 பி. ஓ. எக்ஸ். வாகன்களும் 4 '0' டைப் வாகன்களும் செய்து முடிக்கிறார்கள். இவ்வாகன்கள் மேல் பக்கம் திறந்தவண்ணமாக இருக்கின்றன.

இது வரை 500 பி. ஓ. எக்ஸ். வாகன்களும் 1000 '0' டைப் வாகன்களும் செய்து முடித்தார்களாம். ஐந்நூறு வாகன் கட்டி முடித்ததும் பொன்மலையில் ஒரு பெரு விழாவே கொண்டாடி மகிழ்ந்திருக்கிறார்கள்.

துரித காலத்திலும், செம்மையாகவும் பொன்மலைத் தொழிற்கூடத்தினர் வாகன்கள் செய்வதை ரயில்வே போர்டார் பாராட்டி இன்னும் பல புது ரக வாகன்கள் செய்யச் சொல்லி யிருக்கின்றனர்.

இன்று இங்கு செய்யப்படும் நவீன வாகன்கள் பழங் காலத்திய வாகன்களைவிடப் பல விதங்களில் சிறந்தவை. அதிக பளுவை ஏற்றிக் கொண்டு அதிக விரைவாகச் செல்லக் கூடியவை. ஒரு வாகன். தொழிற்சாலையை விட்டுக் கிளம்பும் போது இன்ன தேதியில் இது இங்கு சோதித்துப் பார்ப்பதற்காகத் திரும்பி வர வேண்டும் என்று அதன் சுவரில் எழுதி அனுப்புகிறார்கள்.

வாகன்களுக்கும் எஞ்சின்களுக்கும் தேவைப் படக் கூடிய ஸ்பிரிங் போன்ற பகுதிகள் பலவற்றையும் இந்தத் தொழிற்சாலையிலேயே தயாரித்துக் கொள்கிறார்கள்.

இத்தொழிற்கூடத்தின் மற்றொரு முக்கிய அம்சம் என்னவெனில் இவர்களுக்கு வேண்டிய மின்சார சக்திக்கு முழுமையாகத் தமிழக அரசாங்கத்தையே நம்பியிராமல் கணிசமான அளவு மின்சார சக்தியை இங்கேயே உற்பத்தி செய்து கொள்கிறார்கள். ஒரு பெரிய அனல் மின்சார நிலையமே இங்கு இயங்குகிறது. அதனால் சமீபத்தில் சென்னை அரசாங்கம் ''மின்சார வெட்டு'' அமுல் நடத்திய போது, பொன்மலைத் தொழிற்கூடத்தினர் அரசாங்கத்தினிடமிருந்து வாங்கும் மின்சார சக்தியில் பெரும் பகுதியைக் குறைத்துக் கொண்டும், தங்கள் வேலைகளுக்குக் குந்தகம் ஏற்படாமல் நடத்தி கொண்டு வந்திருக்கின்றனர்.

இத்தொழிற்கூடத்தில் சுமார் 7700 பேர்—தொழிலாளர்கள், உத்தியோகஸ்தர்கள், சிப்பந்திகள் வேலை செய்கிறார்கள். தொழிற்கூடத்தைச் சுற்றி ஏற்பட்டுள்ள நகரில் சுமார் மூவாயிரம் குடும்பங்கள் வசிக்கின்றன. இவர்களுடைய குழந்தைகளின் கல்விக்காக மூன்று பள்ளிக்கூடங்கள் நடைபெறுகின்றன. இவற்றில் மொத்தம் சுமார் ஐயாயிரம் மாணவ — மாணவிகள் படிக்கின்றனர்.

இத்தொழில் நகரத்தில் வாழும் மக்களின் உல்லாசப் பொழுதுபோக்குக்காக ரயில்வே நிர்வாகத்தினரே ஒரு சினிமாத் தியேட்டரை

நடத்துகின்றனர். இதில் மிக உயர்ந்த வகுப்பின் கட்டணமே — 65 பைசாதான்!

பொன்மலை ரயில்வே தொழிற்கூடத்தினர் தங்கள் தொழிலில் எவ்வளவு திறமை மிக்கவர்களாக இருக்கிறார்களோ அவ்வளவு கால் பந்து விளையாட்டிலும் திறமை மிக்கவர்களாகக் காண்கிறார்கள். இவர்கள் அகில இந்திய கால்பந்தாட்டப் போட்டி நடத்திச் சுமார் ரூ. 10,000 சேர்த்திருக்கிறார்கள். இதை ரயில்வே மந்திரி அவர்களிடம் கொடுத்து, ''ரயில்வே மந்திரி நிதி'' என்று ஒரு நிதியைத் தொடங்கப் போகிறார்களாம்!

''ரயில்வே மந்திரிக்கு என்ன வந்து விட்டது? அவருக்கு நிதி திரட்டித் தருவானேன்!'' என்று வியக்கிறீர்களா? மந்திரிக்கு ஒன்றும் வந்து விடவில்லை. இத்தொழிற்கூடத்தில் வேலை செய்பவர்களுக்கும் அவர்களுடைய குடும்பத்தாருக்கும் கஷ்டம் நேரும் போதும் நோய்வாய்ப்படும்போதும் உதவத்தான் இந்த நிதி திரட்டி வருகிறார்கள். ''ரயில்வே மந்திரி நிதி'' என்று பெயரிட்டு இந்தத் தொகையைப் பெருக்கவும் முயன்று வருகிறார்கள்! அவர்கள் முயற்சி வெல்வதாக!

—சிதா



ரயில் தெரியுமா ரயில்?



பி. வி. கிரி

மைல் கணக்கு

சென்னை சென்ட்ரல் ரயில்வே ஸ்டேஷனில் 5—6 பிளாட்பாரத்துக்கு இடையில், 165 அடி தூரத்தில் தரையில் ஒரு பித்தளைத் தகடு பதிக்கப்பட்டிருக்கும். அதில், (Zero point) என்று எழுதப்பட்டிருக்கும். இந்த இடத்திலிருந்துதான் எல்லா ஊர்களுக்கும் சென்னையிலிருந்து இவ்வளவு தூரம், இத்தனை மைல் என்று கணக்கிடுகிறார்கள்.

இந்த 'ஜீரோ பாயிண்ட்' சென்டிரல் போன்ற ஆரம்ப ஸ்டேஷன்களிலும், முடிவடையும் ஸ்டேஷன்களிலும்தான் இருக்கும்.

கடைசிப் பெட்டி



ரயிலில் கடைசிப் பெட்டியைக் கவனியுங்கள். அதில் பின்புறம் எல். வி. என்று சிவப்பு எழுத்தில் ஒரு சிறிய போர்டு இருக்கும். எல். வி. என்றால், கடைசிப் பெட்டி (Last Wagon) என்று பொருள். இந்த எல். வி. போர்டு புகை வண்டிகளிலும், மின்சார ரயில் வண்டிகளிலும் உண்டு.

ஒவ்வொரு ஸ்டேஷனிலும் ரயில் வரும் போது, ஸ்டேஷன் மாஸ்டர் இந்த எல். வி. போர்டை முக்கியமாகக் கவனிக்க வேண்டும். ரயில் ஸ்டேஷனை விட்டு நகர்ந்தபின் இந்தப் போர்டு இல்லாததைக் கண்டால், உடனே அடுத்த ஸ்டேஷன் மாஸ்டருக்கு அறிவிக்க வேண்டும். பகலில் இந்தப் போர்டும், இரவில் சிவப்பு விளக்கும் இருக்கும்.

ரொம்ப நீளம்



பீஹாரிலுள்ள ஸோனேபூர் ரயில்வே பிளாட்பாரம்தான் பெரிய பிளாட்பாரமாகக் கருதப்படுகிறது. இதன் நீளம் 2415 அடி. இதற்கு அடுத்த படியாக மேற்கு வங்காளத்திலுள்ள கரக்பூர் (2350 அடி) லக்னோ (2250) மாஞ்செஸ்டர் (2194) விஜயவாடா (2100) மத்தியப் பிரதேசத்திலுள்ள ஜான்ஸி (2024) ஆகியவைகளைக் குறிப்பிடலாம்.

உலகிலேயே பெரியது

உலகிலேயே மிக நீண்ட ரயில்வே மலைக்குடைவு, சிம்ப்ளான். 12 மைல் 560 அடி நீளமுள்ள இது இந்தியாவிலேதான் உள்ளது. உலகில் மிகப் பெரிய ரயில்வே பாலம் பிரான்சிலுள்ள பேட்ஸ் வியாடக்ட். இது 434 அடி உயரமுள்ளது.

நிலக்கரிச் சாம்பல்



ரயில் என்ஜின்களில் பயன்படுத்தப்பட்ட நிலக்கரியிலிருந்து 15 சதவிகித அளவுக்கு எஞ்சிய எரிசத்து கொண்டதான நிலக்கரிச் சாம்பலை நைசாகப் பொடி செய்தால் சாதாரண கான்கிரீட்டில் இருபது சதவிகித அளவுக்கு சிமெண்டுக்குப் பதிலாக மேற்படி நிலக்கரிச் சாம்பல் பொடியைப் பயன்படுத்த முடியும் என்று ரூர்க்கியிலுள்ள மத்தியக் கட்டுமான ஆராய்ச்சிக் கழகம் கண்டுபிடித்துள்ளது.

அஞ்சல் ரயில்

கடிதங்களை ஊர் வாரியாகப் பிரித்து வழங்கும் கேந்திரங்களிலிருந்து அஞ்சல் பைகளை எடுத்துச் செல்வதற்காக, லண்டனில் அஞ்சல் துறைக்குச் சொந்தமாகப் பாதாளரயில் இருக்கிறது. இந்த ரயில்கள், ஓர் இடத்திலிருந்து மற்றோர் இடத்துக்கு இயக்குவோர் இல்லாமல் தானே ஓடுகின்றன.

குமாஸ்தா மந்திரியானார்



பி.பி. அண்டு சி.ஐ. ரயில்வேயில் 1918ம் ஆண்டில் ஒரு குமாஸ்தா தினந்தோறும் ஸ்டேஷனில் வசூலாகியுள்ள பணத்தையும், கணக்கையும் சரிபார்த்து விட்டு, பணத்தை எடுத்துக் கொண்டு இரண்டு காவற்காரர்களுடன் சாட்டர்டு பாங்குக்குப் போய்க் கட்டி விட்டு வருவது வழக்கம்.

நாற்பது ஆண்டுகள் கழித்து, அதே குமாஸ்தா ரயில்வே மந்திரியாகி விட்டார். அவர்தான் எஸ். கே. பாட்டீல்!

கால்கேட்டின்மூலம் நாள் முழுவதும் வாய் துர்நாற்றத்தை அகற்றி பற்கள் சொத்தையாவதையும் தடுங்கள்!

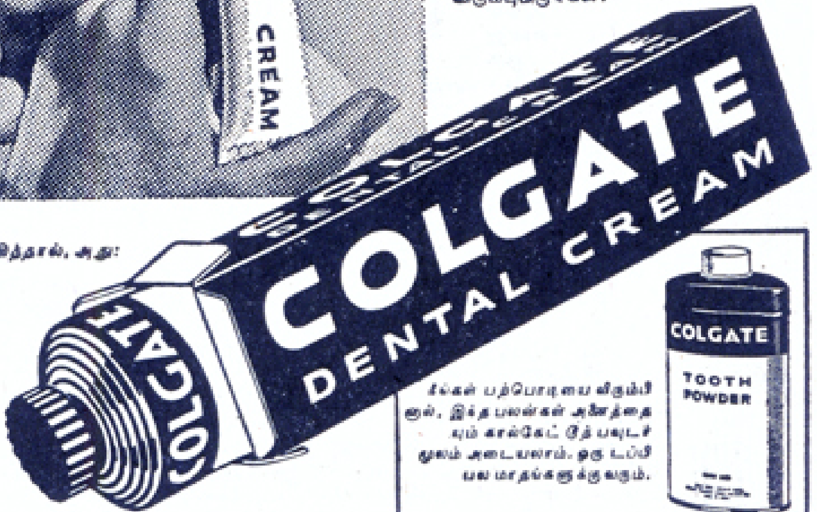


ஏனெனில், ஒரே தேய்ப்பில் கால்கேட் டெண்டல் கிரீம் துர் நாற்றத்தையும் சொத்தையையும் உண்டாக்கும் கிருமிகளில் 85 சத விகிதத்தை ஒழிக்கிறது.

கால்கேட் உடனடியாக வாய் துர் நாற்றத்தை 10ல் 7 சந்தர்ப்பங்களில் அகற்றுகிறது என்பதையும், உணவு சாப்பிட்டவுடன் கால்கேட்டினால் பற்களைத் துலக்கும் முறையால், பற்பசை வரலாற்றிலேயே இதுவரை கண்டிராத பெருமளவில், ஏராளமானவர்களுக்குச் சொத்தை ஒழிக்கப்படுகிறது என்பதையும் விஞ்ஞான பரிட்சைகள் நிரூபித்துள்ளன: இந்த சாதனை கால்கேட் ஒன்றுக்குத்தான் உண்டு!

சாப்பிட்டவுடன் வாயை கொப்பளித்தால் மட்டும் போதாது—சாப்பிட்டவுடன் வழக்கமாக கால்கேட் டெண்டல் கிரீமினால் உங்கள் பற்களை நன்றாகத் துலக்குங்கள். இதன் வீரியமும், ஊடுருவும் தன்மையுமுள்ள நுரை பற்களின் இடைவெளிகளிலே புகுந்து, சொத்தைக்கும், துர் நாற்றத்துக்கும் காரணமாக இருக்கும் அழுகிய பதார்த்த அணுக்களை அகற்றுகிறது.

கால்கேட்டில் நீடித்திருக்கும் நூதன நறுமணத்திற்காக, குழந்தைகள் அதனாலேயே பல் துலக்க விரும்புகிறார்கள்.



க்கமாக கால்கேட் உபயோகித்தால், அது:

- ✓ துர் நாற்றத்தை அகற்றுகிறது
- ✓ சொத்தையைத் தடுக்கிறது
- ✓ பற்களை அதி வெண்மையாக வைத்திருக்கிறது

நீங்கள் பற்பொடியை விரும்பினால், இந்த பலன்கள் அனைத்தையும் கால்கேட் டூத் பவுடர் மூலம் அடையலாம். ஒரு டப்பி பல மாதங்களுக்கு வரும்.

ரிசுத்தத்திற்கும், வாயில் நறுமணம் கமழவும், வெண்ணிற பற்களைப் பெற வும் உலகத்திலேயே பெரும்பாலான மக்கள் மற்றெல்லா பற்பசைகளையும் விட கால்கேட்டையே பெரிதும் விரும்புகிறார்கள்.

பாமினிப் பாவை

கௌசிகன்



1. வேல் பாய்ந்தது

பரந்த நீல நெடுங்கடல்.

கண்ணாடிப் பாளமாகக் கடல் நீர் தகதகத்துக் கொண்டிருந்தது. குலுக்கி மினுக்கி நடைபோடும் சிங்காரியைப் போல அது மெல்ல ஆடி அசைந்து கொண்டிருந்தது. நடுக் கடல் ஆனதால் ஆரவாரமான அலைகள் இல்லை. அந்த அமைதியான சூழலும் ஆட்டமும், வயிறு புடைக்க இரை தின்று விட்டு ஓரிடத்தில் படுத்து நிதானமாக அசை போடும் கம்பீரமானதொரு காளையை நினைவுபடுத்தின. உண்மைதான். அந்தக் கடலும் இப்போது அசை போட்டுக் கொண்டுதான் இருந்தது. இப்போதென்ன, எத்தனையோ காலமாக இப்படித்தான். அது உட்கொண்டிருக்கும் ஆகாரம் ஜீரணமாவதற்கு இன்னும் கல்ப கோடி காலம் இப்படியே அசை போட்டுக் கொண்டிருக்க வேண்டும்.

இதன் கரைகளில் எத்தனை சாம்ராஜ்யங்கள் உருவாகி உன்னத நிலையிலிருந்து அழிந்திருக்கின்றன! எத்தனை எத்தனை நாகரிகங்களைக் கண்டிருக்கிறது இந்தக் கடல்! தன் பரந்த மார்பகத்திலே கட்டு மரங் கட்டி விளையாட ஆரம்பித்த மனிதக் குழந்தைகள் இன்று விதம் விதமான

மரக்கலங்களை மிதக்க விட்டு வாணிபம் செய்யக் கிளம்பி யிருக்கும் வளர்ச்சி வரை பார்த்து மகிழ்ந்து கொண்டிருக்கிறதே இந்தக் கடல். தன்னைக் கண்டு குதூகலித்து நீராட ஓடிவரும் எத்தனை எத்தனையோ கன்னியரையும் காளையரையும் கைநீட்டி வரவேற்று மகிழ்ச்சியூட்டி இருக்கிறதே இந்தக் கடல்!

மகிழ்ச்சி மட்டுமா ?

கோபம் கொண்டு குமுறிக் கொந்தளிக்கும் கதையும்தான் நமக்குத் தெரியுமே. எதையும் சகித்துக் கொண்டு பொறுமையோடிருக்கக் கடல் என்ன பூமியா? பொங்குமாங்கடல் கொண்ட நகரங்களையும் நாகரிகங்களையும் பற்றித்தான் கதை கதையாகக் கேட்டிருக்கிறோம். அலைகள் சிரித்துக் கொழித்து விளையாடிய போது ஒய்யாரமாக நடைபோட்டு மிதந்த மரக்கலங்கள், அதே கடல் சீறிச் சினந்த போது சின்னபின்னமாகி அதன் அடி வயிற்றிலே அடைக்கலம் புகுந்த கோரத்தையும்தான் கண்டிருக்கிறோம்.

இப்போது ஏதுமறியாத சாதுவைப் போல மயங்கிக் கிடக்கும் இந்தக் கடலின் இதயத்தினுள்ளே அடங்கிக் கிடக்கும் மர்மங்கள் எத்தனையோ! அதோ மிதந்து வருகிறதே, அதுவும்கூட இந்தக் கடல் ஜீரணித்து விட்ட மர்மங்களில் ஒன்றாக இருக்க வேண்டும்.

கடல் சிரிக்கிறது, சிலிர்த்துக் கொண்டு.

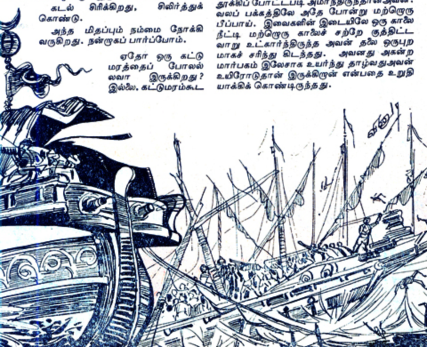
அந்த மிதப்பும் நம்மை நோக்கி வருகிறது. நன்றாகப் பார்ப்போம்.

ஏதோ ஒரு கட்டு மரத்தைப் போலல்லவா இருக்கிறது? இல்லை. கட்டுமரம்கூட இல்லை. உடைந்த பெரிய கப்பலின் ஒரு பகுதி. அதிலே ஒரு மனிதன் உட்கார்ந்திருக்கிறான். அவனுக்கு இருபத்தைந்து வயதிருக்கலாம். கம்பீரமான தோற்றம். கட்டமைந்த உடல். ஆனால் இப்போது துவண்டு கிடந்தது. விசாலமான நெற்றி. நீண்ட கண்கள் இப்போது ஒளி இழந்து மூடி இருந்தாலும் அந்த அழகான கண்களின் பார்வை பகைவர்களைப் பணிய வைக்கும் கம்பீரத்தையும் நன் மனத்தவர்களின் தோழமையை ஏற்படுத்திக் கொள்ளும் இனிமையையும் ஒருங்கே பெற்றிருந்தவை. எடுப்பான மூக்கு. அரும்பு மீசையும் தாடியும் அந்த முகத்தை மேலும் அழகாக்கி யிருந்திருக்க வேண்டும். ஆனால் இப்போதோ கடல் நீரும் உப்பங் காற்றும் அவற்றின் அழகைக் குலைத்து அவை திரி திரியாகச் சுருண்டு கிடந்தன.

தாறுமாறாக உடைந்திருந்த அந்த மரக்கலத்தின் ஒரு பகுதியில் ஓர் இரும்பு வளையம் அறையப்பட்டிருந்தது. அத்துடன் இணைக்கப்பட்ட ஓர் இரும்புச் சங்கிலி அந்த வாலிபனின் இடையிலே ஒட்டியாணமாக இறுக்கிக் கொண்டிருந்த இருப்புப் பட்டையுடன் பிணைக்கப்பட்டிருந்தது.

அவன் ஒரு கைதி. விநோதமான கைதி!

அந்தக் கட்டுமர மிதப்பின் நடு மையத்திலே ஓர் ஈட்டியைப் பாய்ச்சிச் செங்குத்தாக நிறுத்தியிருந்தது. தொய்ந்து துவண்டுகிடந்த வாலிபன் அந்த ஈட்டியின் மீது சாய்ந்தபடி உட்கார்ந்திருந்தான். அவன் இடப்பக்கத்திலே மாலுமிகள் பயன்படுத்தும் ஒரு பீப்பாய் இருந்தது. அதன் மீது தன் ஒரு கையைத் தூக்கிப் போட்டபடி அமர்ந்திருந்தான்அவன். வலப் பக்கத்திலே அதே போன்று மற்றொரு பீப்பாய். இவைகளின் இடையிலே ஒரு காலை நீட்டி மற்றொரு காலைச் சற்றே குத்திட்டவாறு உட்கார்ந்திருந்த அவன் தலை ஒருபுறமாகச் சரிந்து கிடந்தது. அவனது அகன்ற மார்பகம் இலேசாக உயர்ந்து தாழ்வதுஅவன் உயிரோடுதான் இருக்கிறான் என்பதை உறுதியாக்கிக் கொண்டிருந்தது.



உடைகள் கிழிந்து நாசமாகி நலங்கெட்டிருந்தாலும், அவன் துருக்கி தேசத்துப் போர் வீரன் என்பதை அவை நிதரிசனமாக்கிக் கொண்டிருந்தன. அவனை இந்த நிலையில் இப்படி இந்தக் கட்டுமரத்தில் கட்டிப் போட்டு மிதக்க விடுமுன் அவன் விரோதிகள் ஒரு பீப்பாயில் குடி நீரையும், மற்றொரு பீப்பாயில் உணவுக்கு ஒருசில ரொட்டிகளையும் வைத்திருக்க வேண்டும். ஆனல் இப்போது அவை இருந்த அடையாளம்கூட அதில் காணும். அந்த மிதப்பின் மீது கடல் நீர் பாய்ந்து வழிந்து கொண்டிருந்ததால் ஒரு துளி இடம்கூடக் காய்ந்திருக்க வில்லை. சங்குப் பூச்சிகளும், கிளிஞ்சலைப் போன்ற சிறுசிறு கடல் வாழ் ஜந்துக்களும் அந்தக் கட்டுமானத்தின் இடையிலெல்லாம் குடியேறிக் கூடமைத்துக் கொண்டிருந்தன. உடலில் தெம்பு உள்ள எவனும் உணர்ச்சிகள் தன் வசத்தில் உள்ள எவனும் அப்படி அந்த ஈரத்தில் உட்கார்ந்திருக்க மாட்டான். இவன் இந்த மிதப்பில் இப்படி எத்தனை நாட்களாக மிதந்து கொண்டிருக்கிருனே தெரியவில்லை. ஒட்டிய வயிறும் உணர்வுகள் செத்து விட்ட மயங்கிய நிலையும் அவன் சாப்பிட்டுப் பல நாட்களாகி இருக்கவேண்டும் என்பதைத் தெரிவித்தன.

ஈட்டியின் கூரான முனையைக் கட்டு மரத்தில் பாய்ச்சி நிறுத்தியிருந்தார்களே, அதன் உச்சியிலே விசித்திரமான காட்சி ஒன்று தென்பட்டது. மரக்கலத்தின் கொடியைப் போல அதில் ஒரு துணி அசைந்தாடிப் பறந்து கொண்டிருந்தது. வெறுந் துணியா அது? இல்லை, ஒரு வீரனின் மேலங்கிதான் அது. ரத்தக் கறை படிந்த அதில் சிலுவைக் குறி வேறு இடப்பட்டிருந்தது.

இந்த வீரன் யார்? ஈட்டியிலே கட்டப்பட்டுள்ள ரத்தம் படிந்த சிலுவைக் குறி பதித்த அங்கியின் மர்மம் என்ன? சங்கிலி கொண்டு பிணைத்துத் தன்னந்தனியே ஒரு கட்டுமரத்தில் கடலில் மிதக்க விடும்படி இந்த வாலிபன் என்ன குற்றம் செய்திருப்பான்?

இவை யொன்றுக்கும் விடை பகராமலே 'ஓ'வென்று ஓலமிட்டது கடற்காற்று.

அந்த விசித்திரப் பிரயாணி இருந்த மிதப்பு நிலைகொள்ளாமல் ஆடியது. நினைவிழந்து கிடந்த வாலிபன் மெல்லத் தலை நிமிர்ந்தான். மூடிக் கிடந்த அவன் கண்கள் இலேசாகத் திறந்தன. சுற்றுமுற்றும் பார்த்தவன் அலுப்புடன் மறுபடியும் கண்களை மூடிக் கொண்டு அதே இறக்க நிலையில் ஆழ்ந்தான். ஏதாவது கரை தட்டுப்படுகிறதா என்று பார்த்தானே என்னவோ ? மாறுதலில்லாத கருநீலக் கடலின் சூழலைக் கண்டதும் பார்த்துப் பார்த்து வெறுப்பேற்பட்டுப் போன கண்களை மூடிக் கொண்டு விட்டான்.

மானிட ஜாதியின் நல் வாழ்வுக்காகத் தன்னையே சிலுவையில் அர்ப்பணித்துக் கொண்ட புண்ணிய புருஷர் பிறந்து வாழ்ந்த புனிதமான இடங்கள் பிற்காலத்தில் முகமதியர்களின் ஆதிக்கத்துக்குட்பட்டன. மக்கள் குலத்தின் சகோதரத்துவத்தைப் போதித்த நபிகள் நாயகத்தின் கோட்பாடுகள் அவ்விடங்களில் பரவின. விந்தையிலும் விந்தையாக, அன்பு மதத்தை அளித்த கிறிஸ்து பெருமானின் சீடர்களும், சமுதாய சகோதரத்துவத்தைப் பறையறைந்த நபிகளின் சீடர்களும் ஒருவரோடு ஒருவர் மோதிக் கொண்டு அந்தப் பிராந்தியங்களை இரத்தக் களறியாக்கினர். கிறிஸ்து சமயத்தினர் சுலபமாக அந்தப் பிரதேசங்களுக்குச் சென்று திரும்ப முடியாமல் இருந்தது. துருக்கியர்களின் வசப்பட்டுள்ள ஜெருஸலத்தை விடுவித்துக் கொடுக்கும்படி போப்பாண்டவர் ஐரோப்பியர்களைக் கேட்டுக் கொண்டார். அவர்களும் ஜெருஸலத்தைத் துருக்கியர்களின் பிடியிலிருந்து விடுவிக்கக் கூட்டணி வகுத்துப் பல முறை போரிட்டார்கள். புனிதமானதொரு காரியத்துக்காகப் போரிட்டதால், இவை சிலுவைப் போர்கள் என்று அழைக்கப்பட்டன. இப்போரில் ஈடுபட்டவர்களைக் 'க்ருஸேடர்ஸ்' என்று அழைக்கலாயிற்று மேற்கத்திய உலகம். பல தடவைகள் பெரு முயற்சி செய்தும் ஆங்காங்கே ஒரு சில வெற்றிகள் கிடைத்தனவென்றாலும் துருக்கியர்களின் ஆதிக்கத்திலிருந்து ஜெருஸலத்தைப் பூரணமாக விடுவிக்க முடியவில்லை.

துருக்கியர்களின் சாம்ராஜ்யமோ நாளுக்கு நாள் வலுவடைந்து பெருகலாயிற்று. மத்தியதரைக் கடல் பிரதேசம் முழுவதும் அவர்களது ஆளுகைக்குட்பட்டிருந்தது. வலுவுள்ள கடற்படை வேறு அவர்களுக்கு இருந்தது. பேரரசன் சுலைமானின் காலத்தில் அந்தக் கடற்படையை எந்த ஐரோப்பிய வல்லரசாலும் வெல்ல முடியவில்லை. கடல் வாணிபம் அந்தக் காலத்தில் முகமதியர்களின் கையில்தான் இருந்தது. தரை மார்க்கமாகக் கீழை நாடுகளுக்குச் செல்ல முகமதியர்களின் ஆதிக்கத்தில் உள்ள நாடுகளின் வழியாகத்தான் செல்ல வேண்டும். இந்த நிலையில்தான் புதிய கடல் மார்க்கங்களைக் காண்பதில் ஸ்பெயினும் போர்த்துக்கலும் போட்டி போட்டுக் கொண்டு முயன்று ஓரளவு வெற்றியும் பெற்றிருந்தன. ஆனாலும் மத்தியதரைக் கடலில் தனியாட்சி நடத்தி வந்த துருக்கியக் கடற்படைகளுக்கும் ஐரோப்பிய அரசுகளின் கப்பல்களுக்கும் அடிக்கடி மோதல் ஏற்பட்டுக் கொண்டுதான் இருந்தது.

கடலும் வானமும் அமைதியாக இருந்தன. இரண்டு துருக்கியக் கப்பல்கள் ஸ்பெயின் தேசத்தை யொட்டிய அட்லாண்டிக் பெருங் கடலில் கம்பீரமாக மிதந்து கொண்டிருந்தன.

வசதியான காற்று பாய்மரப் படுதாக்களை உப்ப வைத்திருந்தது. வண்ண வண்ண உடையணிந்த துருக்கிய வீரர்கள் கப்பலின் மேல்தளத்தில் சுறுசுறுப்பாக இயங்கிக்கொண்டிருந்தார்கள். பளபளக்கும் தங்கள் கத்திகளைத் தீட்டிப் பதம் பார்த்துக் கொண்டிருந்தனர் பலர். வேறு சிலர் பாய்மரக் கயிறுகளை ஒழுங்குபடுத்துவதில் முனைந்திருந்தார்கள். மற்றும் சிலர் பீரங்கிகளைத் துடைப்பதில் பெருமை கொண்டிருந்தார்கள். ஒரு சிலர் ஆடிப் பாடி அத்தனை பேர்களையும் உற்சாகத்திலாழ்த்திக் கொண்டிருந்தார்கள்.

அந்த இரண்டு கலங்களில் ஒன்று பெரியது. அதுவே தலைமைக் கப்பல். அதன் முகப்புப்

பக்கத்தின் உயர்ந்த பகுதியில் பாய்மரக் கயிறுகளைப் பற்றிக் கொண்டு ஒரு கம்பீரமான இளைஞன், தனது வீரர்களின் கோலாகலத்தைப் பார்த்தும் பாராதவனாக நின்று கொண்டிருந்தான். அந்த இரண்டு கப்பல்களையும் நடத்திச் செல்லும் தலைவன் அவன் என்பதை அவனது உடையும் தோற்றமுமே கூறின. எல்லையற்ற கடலின் எல்லையைத் தனது பார்வையாலேயே அளந்து விடுபவனைப் போல நீர்ப் பரப்பையே பார்த்துக் கொண்டு நின்று கொண்டிருந்தான் அவன். கப்பலிலிருந்த வீரர்கள் பல்வேறு காரியங்களில் ஈடுபட்டிருந்தாலும் அவர்களது கவனம் அந்தக் கம்பீரமான வாலிபனிடமும் லயித்திருந்தன.

திடீரென்று அந்த இளைஞன் திரும்பினான். அருகில் அவன் ஆணைக்காகக் காத்திருந்த ஒரு வீரனின் கையில் இருந்த தொலைநோக்கிக் கருவியை வாங்கி அதை இழுத்து நீட்டி உன்னிப்பாக எதையோ பார்த்தான். அவனது அந்தச் சலனம் தளத்திலிருந்த வீரர்களிடையே சட்டென்று அமைதியை ஏற்படுத்தியது. அத்தனை பேரும் அடுத்து அவனிடமிருந்து பிறக்கும் உத்தரவை எதிர்பார்த்து மௌனமாகக் காத்திருந்தனர்.

காண்பதற்கு வசதியாக இழுத்து நீட்டக் கூடிய அந்தத் தொலைநோக்கிக் கருவியை அழுக்கிச் சுருக்கியபடியே தன் வீரர்களின் பக்கம் திரும்பிய அந்த வாலிபனின் முகத்தில் மகிழ்ச்சி குடிகொண்டிருந்தது.

''விரோதிக் கப்பல்கள் மூன்று வருகின்றன. தாக்குதலுக்குத் தயாராகிக் கொள்ளுங்கள்'' என்று கட்டளை பிறப்பித்தான். அதைக் கேட்ட வீரர்கள் உற்சாக ஆரவாரமிட்டார்கள். அடுத்த கப்பலுக்கும் இச்செய்தி அறிவிக்கப்பட்டது.

இரு கப்பல்களிலும் நிலவிய சூழ்நிலை மாறியது. பரபரப்புடன் இயங்கிய வீரர்கள் இங்குமங்கும் ஓடியவண்ணம் இருந்தார்கள். தூங்கிக் கொண்டிருந்த ஒரு கொடிய மிருகம் கண் விழித்ததைப் போலக் கப்பலின் இருபுறமும் சடசடவென்று பல கதவுகள் திறந்து கொண்டன. உள் பக்கமாகத் தள்ளி வைக்கப்பட்டிருந்த பீரங்கிகள் தமது வாய்களை அந்தத் திறந்த கதவுகளின் வழியாக நீட்டிக்கொண்டு முன்னே நகர்ந்து வந்தன. பீரங்கிகளில் கொட்டிக் கெட்டிக்கப் பீப்பாய் பீப்பாயாக வெடி மருந்துகள் மேல்தளத்துக்குக் கொண்டு வரப்பட்டன. சுருட்டி வைக்கப்பட்டிருந்த சில பாய்மரத் துணிகள் அவிழ்த்து விடப்பட்டன. முன்பே அவிழ்த்து விடப்பட்டிருந்த படுதாக்களையும் இழுத்து இறுக்கினார்கள். இதனால் மந்தகதியில் போய்க் கொண்டிருந்த கப்பல், நீரைக் கிழித்துக் கொண்டு பாய்ந்தபடி வேகமாக முன்னேறியது. மின்னும் வாளுடன் கப்பலின் முகப்பில் நின்றுகொண்டிருந்த அந்த இளைஞனிடமிருந்து எந்த நிமிடத்தில் என்ன உத்தரவு வருமோ என்று ஆவலுடன் காத்திருந்தார்கள் வீரர்கள்.

இதே சமயத்தில் இந்தக் கப்பல்களை நோக்கி மூன்று கப்பல்கள் வந்து கொண்டிருந்தன. அவை மூன்றுமே பல பாய்மரங்களைக் கொண்ட பெரிய கப்பல்கள். அவற்றின் பாய்மரங்களில் பெரிய சிலுவைக் குறி போடப்பட்டிருந்தாலும் அவை ஸ்பெயின் தேசத்துக் கப்பல்கள் என்பதை அதன் கட்டுமானத்திலிருந்து புரிந்து கொண்டான் அந்த வாலிபன். அந்தக் கடலில் முகமதியர்களுக்கு அடுத்தபடியாக ஆதிக்கம் செலுத்துபவர்கள் அவர்கள்தானே?

அந்தக் கப்பல்களில் உள்ளவர்களும் இவர்களைப் பார்த்திருக்க வேண்டும். அவர்கள் கப்பலிலிருந்து 'க்குகும்'.... க்குகும்' என்று பீரங்கிகள் முழங்கின. 'எங்களுக்குப் பணிந்து விடுங்கள்' என்று எச்சரிக்கை விடுக்க வானத்தை நோக்கிச் சுடப்படும் பீரங்கிகளின் முழக்கம்தான் அது. துணிச்சலுக்குப் பெயர் பெற்ற துருக்கியர்கள் எங்காவது பணிந்து போவார்களா? தவிரவும் அந்தத் துருக்கிய வாலிபனின் தலைமையில் இதுவரை அவர்கள் தோல்வியே கண்டறியாதவர்கள். ஸ்பெயின் நாட்டுக் கப்பல்கள் கக்கிய பீரங்கி ஒலிக்கு இவர்களிடமிருந்து எவ்விதப் பதிலுமில்லை. ஒரு குறிப்பிட்ட இடைவெளிக்காகக் காத்திருந்தவனைப் போல அந்தத் துருக்கியத் தலைவனின் கைவாள் தலைக்கு மேலே உயர்ந்தது. அதைக் கண்ட வீரர்களின் உடலில் துடிப்பு மிகுந்தது.

''பீரங்கிகள் முழங்கட்டும்'' என்று தனது வாளைச் சுழற்றி உத்தரவு கொடுத்தான் கப்பல் தலைவன். ஒன்று, இரண்டு, மூன்று என்று வரிசையாகப் பீரங்கிகள் நெருப்பை வாரிக் கொட்டின. அதே சமயம் ஸ்பெயின் தேசத்துக் கப்பல்களிலிருந்தும் ஏராளமான பீரங்கிகள் குண்டுகளைப் பொழிந்தன. இப்போது இரண்டு கப்பல்களும் மிக மிக அருகே வந்து விட்டன. இரும்புக் கொக்கிகள் இணைத்த கயிறுகளைச் சுழற்றி எதிரிக் கப்பலை நோக்கி வீசினார்கள் துருக்கிய மாலுமிகள். அந்தக் கொக்கிகள் பகைக் கப்பலின் பாய்மரத்திலும் வேறு பல இடங்களிலும் உறுதியாகப் பற்றிக் கொண்டன. அப்படிப் பாலம் அமைத்த அந்தக் கயிறுகளைப் பிடித்துக் கொண்டு ஊசலாடியபடியே எதிரிகளின் கப்பலுக்குள் போய்க் குதித்தார்கள் துருக்கிய மாலுமிகள். வாளோடு வாள் மோதிற்று. வீரர்களின் ஆவேசமான கூச்சல் ஆரவாரமாக எழுந்தது. அந்தத் துருக்கிய இளைஞன் திரும்பிய பக்கமெல்லாம் பகைவர்கள் ஒன்று படுகாயமடைந்தார்கள் அல்லது பயந்து போய் ஓடினார்கள்.

ஆனால் வெற்றி....?

துருக்கிக் கப்பல் தலைவன் எதிர்பார்த்தபடி அது அவனுக்குக் கிடைக்கவில்லை. விரோதிகளின் கப்பல்களில் ஒன்றுதான் இவர்களின் அருகே வந்திருந்தது. மற்ற இரண்டும் தொலைவில் நின்றபடி இவர்கள் மீது குண்டுகளைப் பொழிந்து கொண்டிருந்தன. அவற்றின் பீரங்கித் தாக்குதலுக்கு இலக்காகி ஒரு துருக்கியக் கப்பலின் பாய்மரங்கள் முறிந்து, தளம் பிளந்து முழுகும் தறுவாயிலிருந்தது. மற்றொரு பிரதானக் கப்பலின் மீது ஸ்பானியக் கப்பல் இசைகேடாக மோதிய வேகத்தில் அதன் ஒரு நீண்ட மரம் இதன் உடலைத் துளைத்துக் கொண்டு போய் விட்டது. அதி

-லிருந்து கப்பலை விடுவிப்பதென்பது இனி முடியாத காரியம்.

தங்கள் இரு கப்பல்களுக்கும் நேர்ந்த இத்தகைய எதிர்பாராத அபாயத்தை உணர்ந்த அந்த வாலிபனின் இரத்தம் கொதித்தது. எட்ட நின்றபடி எதிரிகள் தொடர்ந்து பீரங்கிப் பிரயோகம் செய்வது வேறு அவன் சினத்தை வளர்த்தது. தோல்வி நிச்சயம் என்று அறிந்த பிறகு — தன் இரண்டு கப்பல்களுக்குப் பிரதியாக அவர்களின் ஒரு கப்பலையாவது அழித்தே தீருவது என்ற ஆவேசத்துடன் செயல்படலானான். தன் கப்பலில் உள்ள பீரங்கிகளைத் திருப்பினான். அருகே நெருங்கி நின்று போரிட்டுக் கொண்டிருக்கும் கப்பலின் பிரதான கொடிமரத்தை நோக்கிக் குறி வைத்தான். அடுத்த விநாடி அந்த நடுமரம் பயங்கரமான ஓசையோடு சாய்ந்தது — துருக்கிக் கப்பலின் மீதே. அழிவுதான். ஆனால் அதற்காக அவர்களை விட்டுவிடுவதா? மறுபடியும் பீரங்கிகள் நெருப்பைக் கக்கிய போது ஸ்பானியக் கப்பலின் தளம் தூளாகி வானத்திலே பறந்தது. அதே சமயம் பகைவனின் பீரங்கிக் குண்டொன்று துருக்கிக் கப்பலின் மருந்துக் கிடங்கில் விழவே பயங்கரமான இடி முழக்கத்துடன் மரக்கலமே வெடித்துச் சிதறியபோது அந்த இளைஞனும் அத்துடன் கடலில் தூக்கி எறியப்பட்டான்.

எங்கும் புகை, நெருப்பு, மரண ஓலம்தான். கடற்போர் முடிந்து விட்டது. இரண்டு துருக்கியக் கப்பல்களும் மூழ்கி விட்டன. ஸ்பானியக் கப்பலில் ஒன்று இனிப் பிரயாணத்துக்கு லாயக்கற்ற வகையில் நாசமடைந்து மெள்ள மெள்ள மூழ்கிக் கொண்டிருந்தது. தூரத்திலிருந்த அவர்களின் மற்ற இரண்டு கப்பல்களும் இப்போது அதன் அருகே வந்திருந்தன. உயிருக்கு மன்றாடியபடி நீரில் தத்தளித்துக் கொண்டிருந்த வீரர்களிடம் கயிறுகளை வீசி அவர்களைக் கப்பலில் ஏற்ற உதவிக் கொண்டிருந்தார்கள். மேலே வந்த ஒரு சில துருக்கிய வீரர்கள் கைதானார்கள்.

சில மணி நேரங்களுக்கு முன்பு அமைதியும் அழகும் குடிகொண்டிருந்த அந்த இடம் இப்போது கோரமாகக் காட்சியளித்தது. கடல் நீரில் கப்பல்களின் உடைந்த பகுதிகளும் வீரர்களின் உடல்களும் உடைமைகளும் தாறுமாறாக மிதந்து கொண்டிருந்தன. ஆங்காங்கே எரிந்தபடி மிதந்து கொண்டிருந்தன மரக்கலங்களின் சில பகுதிகள். கடல் நீரிலெல்லாம் கரியும் சாம்பலும்தான்.

ஸ்பானியர்கள் தங்களுக்குக் கிடைத்த வெற்றிப் பெருமிதத்திலே திளைத்துக் கொண்டிருந்தார்கள். அவர்களேகூட எதிர்பார்க்காத வெற்றிதான் அது. துருக்கியக் கப்பலை, அதுவும் இரண்டு கப்பல்களை, இத்தனை இலகுவாக மூழ்கடிப்போம் என்று அவர்கள் கனவுகூடக் கண்டிருக்க மாட்டார்கள். போராட்டம் உக்கிரமாக இருக்கும், அதன் விளைவும் வேறு விதமாக இருக்கலாம் என்றே எதிர்பார்த்தவர்களுக்கு வெற்றி கிட்டியதில் பெரு மகிழ்ச்சிதான்.

கப்பலின் தலைவர்கள் தொலைநோக்கி மூலம், கைதியாக விரும்பாத துருக்கிய வீரர்கள் கடலில் நீந்தியபடியே தத்தளிப்பதைக் கண்டு ரசித்துக் கொண்டிருந்தனர்.

அப்போது ஓர் அதிசயம் நிகழ்ந்தது. ஸ்பானியக் கப்பலில் உள்ள அத்தனை பேரும் பார்த்துக் கொண்டிருக்கும்போதே அது நடந்தது.

நீரில் மிதந்து கொண்டிருந்த ஓர் உருவம் தலை நிமிர்ந்தது. அதன்



அருகே மிதந்து கொண்டிருந்தது ஓர் ஈட்டி. சற்று நேரத்துக்கு முன்பு வரை யாரோ ஒரு வீரனுடைய உடைமையாக இருந்த அதைக் கைப்பற்றிய அந்த உருவம் நீரில் தன்னால் எத்தனை உயரத்துக்கு எழ முடியுமோ அத்தனை உயரத்துக்கு — இடுப்பு வரை மேலே எழும்பி அந்த ஈட்டியை ஸ்பானியக் கப்பல் தலைவனின் மார்புக்கு நேரே குறி பார்த்து வீசியது. அடுத்த விநாடி அந்த ஈட்டி, ஸ்பானியக் கப்பல் தலைவர்களில் ஒருவனுடைய இதயத்தைத் துளைத்துக் கொண்டு வெளி வந்தது.

கால் தரையிலே ஊன்ற முடியாத நிலையில் நீரிலே மிதந்தபடியே ஒருவன் ஈட்டியை அத்தனை லாகவமாகக் குறி பார்த்து வேகமாக வீசுவதென்றால் அவனது திறமைக்கு ஈடு இணையே இருக்க முடியாது என்று அந்தச் சாகசச் செயலைப் பார்த்த பகைவர்களே பாராட்டினார்கள். அந்தச் செயலுக்கு உரியவனைச் சிறிது நேரத்தில் கைதியாக்கி, மிகுந்த பிரயாசையின் பேரில் கப்பலின் மேல் தளத்துக்குக்

கொண்டு வந்தார்கள். அந்த ஒருவனை ஐந்து வீரர்கள் சமாளிக்க வேண்டியிருந்தது.

அவன் — அந்த வீரன் வேறு யாருமல்ல. துருக்கியக் கப்பலின் தலைவனாக இருந்த வீர இளைஞன்தான். கட்டுக்கடங்காமல் நிமிறிக் கொண்டிருந்த அவனது உடலின் தசை நார்கள் முறுக்கேறி வெறி கொண்டிருந்தன.

"நீ யார், உன் பெயர் என்ன?" என்று கேட்டார் ஸ்பானியக் கப்பலின் அதிகாரி.

"உங்கள் கைதியாகி விட்டபின் நான் யாராக இருந்தால் என்ன? என் பெயர் எதுவானால்தான் என்ன?" என்றான் அந்த இளைஞன். அமுக்கிப் பிடித்திருந்தும் அவனது பரந்த மார்பு கடல் அலையாக விம்மித் தணிந்து கொண்டிருந்தது.

"ஒரு வேளை அவர் புகழ்பெற்ற கலைமானாக இருப்பார்!" என்றான் ஓர் அதிகாரி ஏளனமாக.

தன் மதிப்புக்குரிய மன்னரின் பெயரைக் கேலியான முறையில் குறிப்பிடுவதைத் தாங்காத அந்த வீர இளைஞன் உடனே, "எங்கள் சக்கரவர்த்தி கலைமான் இப்படி உங்களிடம் அகப்பட்டிருக்க மாட்டார். அவராக இருந்திருந்தால் உங்கள் நாட்டுக் கப்பல்கள் அத்தனையும் இந்நேரம் ஆழ்கடலின் அடியில் போயிருக்கும். தோல்வியே கண்டறியாத கலைமானின் வீரர்களுள் நான் மிக மிகச் சாதாரணமானவன். என் பெயர் யூசப்கான்" என்றான். கைதியாகி விட்டோமே என்ற அவமானத்தினால் அவன் உடல் குன்றிப் போயிருந்தாலும் யஜமான விசுவாசத்தில் குரல் மட்டும் உக்கிரமாக இருந்தது.

அவனது வேல் வீச்சுக்குத் தங்களில் ஒருவனைப் பலி கொடுத்திருந்தும்கூட யூசப்கானின் தைரியத்தையும் வீரத்தையும் மனத்துக்குள் பாராட்டினார்கள் பகைவர்கள். ஆனால் அதற்காக அவர்கள் அவனுக்குச் சுதந்திரத்தை வழங்கிவிட வில்லை. உயிருக்கு உயிர் என்று உடனே பழி வாங்கவும் விரும்பவில்லை. ஒரு வேளை யூசப்கான் கடற் கொள்ளைக்காரனாக இருந்திருந்தால் அப்படிச் செய்திருக்கலாம்.

யூசப்கானின் வீரத் திருமுகத்தையும் இளமை கொழிக்கும் உடலையும் கண்ட ஸ்பானியக் கடற்படைத் தலைவனின் உள்ளத்தில் ஒரு குரூரமான எண்ணம் தோன்றியது. அவனையே சிறிது நேரம் உற்றுப் பார்த்துக் கொண்டிருந்தான். பிறகு கடலில் மிதந்து கொண்டிருந்த உடைந்த கப்பலின் ஒரு பகுதியைத் தமது வீரர்களுக்குச் சுட்டிக்காட்டி ஏதோ உத்தரவிட்டான்.

சிறிது நேரத்தில் எல்லாம் தயாராகிவிட்டதாக ஒரு வீரன் வந்து அவனிடம் கூறிய போது அவன் கடகடவென்று விகாரமாகச் சிரிக்கலானான். சிரித்துக் கொண்டே, சைகை செய்ய, வீரர்கள் யூசப்கானைப் பலவந்தமாக இழுத்துக் கொண்டு போய் அந்த மிதப்பில் கிடத்தி அதில் பிணைத்துள்ள சங்கிலியோடு இணைக்கப்பட்ட இரும்புப் பட்டத்தை அவன் இடையில் மாட்டி இறுக்கினார்கள். எந்த ஈட்டியை வீசி எல்லோரது வியப்புக்கும் ஆளானானோ அந்த ஈட்டியை அந்த மிதப்பின் நடுவில் பாய்ச்சி நிறுத்திக் கொடிக் கம்பமாக்கினார்கள். ஒரு பீப்பாய் குடி நீரையும் ஒரு பீப்பாய் ரொட்டியையும் உருட்டிக் கொண்டு வந்து அவன் அருகில் கிடத்தினார்கள்.

இன்னும் அந்த அதிகாரி விகாரமாகச் சிரித்துக் கொண்டிருந்தான். கண்களில் ஜலம் துளும்ப, சிரிக்க முடியாமல் அவன் சிரித்த ஒலி இப்போது 'கெக்கெக்கெ' என்று கேவலாக மாறிக் கொண்டிருந்தது.

"மாட்சிமை பொருந்திய மாவீரன் யூசப்கான் அவர்களுடைய கப்பலுக்குக் கொடி கட்டுங்களப்பா" என்றான் அதிகாரி. வேல் துளைத்த வீரனின் ரத்தம் படிந்த மேலங்கியை ஈட்டியின் உச்சியில் கட்டினார்கள்.

அதில் பதித்திருந்த சிலுவைக் குறி அந்த ரோஷமிக்க முகமதிய இளைஞனின் தன்மானத்துக்கு மேலும் ஒரு தண்டனையாக இருக்கட்டுமென ஸ்பானியக் கப்பல் தலைவன் எண்ணிக் கொக்கரித்தான்.

"வெயில்.... மழை.... பனி..... புயல்.... ஹ....ஹா.....ஹா...! பீப்பாய்களில் உள்ள தண்ணீரும் உணவும் குறையக் குறைய.... ஹ....ஹ.....ஹா.....;" முடிக்காமல் முடியில்லாமல் சிரித்துக் கொண்டிருந்தான் அவன். அவன் முடிக்காமல் விட்ட அந்தப் பயங்கர நிலையை எண்ணிப் பார்த்தபடியே இறுகிப் போன உள்ளத்துடன் யூசப்கான் உட்கார்ந்திருந்த கட்டு மரம் ஆடி அசைந்தபடி கடலில் மிதக்கலாயிற்று.

(தொடரும்)

பண்டிட்
டி. கோபாலாச்சார்லுவின்

ஜீவாம்ருதம்

ஆரோக்யத்திற்கும் பலத்திற்கும்

ஆயுர்வேதாஸ்ரமம்
பிரைவேட் லிட்
மதராஸ்-17

ராம்தீர்த் பிரம்மி ஆயில்

(ஸ்பெஷல் நெ. 1) (ரிஜிஸ்டர்டு)

தற்போது விட்டமின் C சத்துக்கள் சேர்க்கப்பட்டுள்ளது



கூந்தல் உதிர்வதையும், பொடுகையும் தடுத்து கேசத்திற்கு கரு நிறத்தையும் பளபளப்பையும் அளிக்கும் ஓர் ஒப்பற்ற கூந்தல் தைலம். பல உயர்ந்த மூலிகைகளைக் கொண்டு தயாரிக்கப்பட்டது. மூளைக்குக் குளிர்ச்சி அளித்து, ஞாபக சக்தியை அதிகரித்து, கண் எரிச்சலையும் அடிக்கடி ஏற்படும் தலைவலியையும் போக்கி நிம்மதியான நித்திரையை அளிக்கிறது. விட்டமின் C சத்துள்ள சில புதிய மூலிகைகள் இதில் சேர்க்கப்பட்டுள்ளன. இதனால் தைலத்தின் வழக்கமான வாசனையில் ஒரு சிறு மாறுதல் ஏற்பட்டுள்ளது.

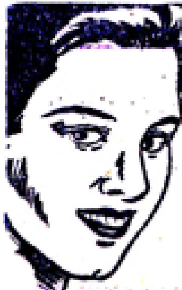
யோகாசனப் படம்

எங்கள் யோகாசனப் படத்தில் காட்டியுள்ளவாறு ஆசனங்களை முறைப்படி செய்து வந்தால் நீங்கள் உடல் வலிவு பெற்று ஆரோக்கியமாக வாழ்வீர்கள்

விலை ரூ. 3/- (தபால் செலவு உள்பட)

SHRI RAMTIRTH YOGASHRAM
DADAR, BOMBAY-14

மதராஸ் டிப்போ : 25, நைனியப்ப நாயக்கன் தெரு, மதராஸ்-3



கோபால் பல்பொடி

பல் வலி, பல் அரணை, வாய் நாற்றம்
பல்லில் இரத்தம் வடிதல், முதலிய
பல் வியாதிகளை குணப்படுத்தி
பல்களுக்கு வெண்மையும்
பலத்தையும் தருகிறது.



தயாரிப்பாளர்கள்:— எஸ்.பி.எஸ். ஜெயம் அன் கோ,
25, கீழ நாப்பாளையத் தெரு....... மதுரை.

MINERVA

டிக்கெட் ஸார், டிக்கெட்

எஸ்.வி.எஸ்.



ரயில்வேக்களைப்பற்றி நினைத்த மாத்திரத்திலேயே டிக்கட்டுகளைப் பற்றி ஞாபகம் வருகிறது. டிக்கெட் இன்றி எந்த ஊருக்குப் போக முடியும்? அதை வாங்கத்தான் ஒவ்வொரு சமயம் என்ன பாடுபட வேண்டியிருக்கிறது! அப்படிப் பாடுபட்டுப் பெற்று விட்டால் டென்சிங், எவரெஸ்ட் சிகரத்தைப் பிடித்தபோது அடைந்த ஆனந்தத்தையே அல்லவா அடைந்து விடுகிறோம்? இப்படிச் சர்வ வல்லமை பொருந்திய ரயில் டிக்கட் எப்படித் தயார் செய்யப்படுகிறது என்பதையெல்லாம் நேயர்களுக்குத் தெரிவிக்க வேண்டும் என்று நினைத்தோம். ஒரு நாள் பொழுது விடியுமுன் காரில் திருச்சிக்குப் பயணமானோம்!

ஆம், தென் ரயில்வேயின் தேவைக்கான டிக்கெட்டுகள் திருச்சியிலும், மைசூரிலும் தான் அச்சிடுகிறார்கள்.

திருச்சியிலுள்ள டிக்கெட் அச்சகத்துக்கு நாங்கள் சென்றபோது அச்சு இயந்திரங்கள் வெகு மும்முரமாக வேலை செய்து கொண்டிருந்தன. இந்த யந்திரங்கள் எந்த நாட்டைச் சேர்ந்தவை என்று அறிய அவா எழுந்தது. அவை பிரிட்டனைச் சேர்ந்தவை, தென்னிந்திய ரயில்வே கம்பெனியாக இருந்த காலத்திலிருந்து இடையறாது பணியாற்றி வருகின்றன என்று எங்களுக்குத் தெரிவிக்கப் பட்டது. அதாவது ஒவ்வொரு யந்திரத்துக்கும் சுமார் நாற்பது ஐம்பது வயதிருக்கும் போல் தோன்றியது!

இந்த அச்சகத்தில் கிட்டத்தட்ட பன்னிரண்டு வகை டிக்கெட்டுகள் அச்சாகின்றன என்று சொல்ல வேண்டும். பிரயாணிகள் டிக்கெட், பிளாட்பாரம் டிக்கெட், சாப்பாடு டிக்கெட், ரிடையரிங் ரூம் டிக்கெட், வெந்நீர் டிக்கெட் இப்படி அந்த அதிகாரி அடுக்கிக் கொண்டு போனதைப் பார்த்த போது தலை கிறுகிறு என்று சுழலவே தொடங்கி விட்டது!

இது மட்டுமா? பிரயாணிகள் டிக்கட்டையே எடுத்துக் கொள்ளுங்கள். அதில் எத்தனை வகை இருக்கிறது தெரியுமா?

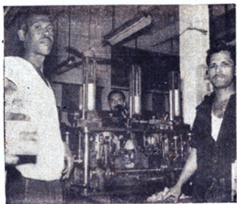
ஏ. ஸி. வகுப்பு, முதல் வகுப்பு, இரண்டாம் வகுப்பு – (ஆர்டினரி); இரண்டாம்வகுப்பு (எக்ஸ்பிரஸ்) மூன்றாம் வகுப்பு (ஆர்டினரி) மூன்றாம் வகுப்பு – (மெயில்) இப்படி ஆறு வகை டிக்கட்டுகள் அடிக்க வேண்டியிருக்கின்றன. இவை ஒவ்வொன்றையும் வேறுபடுத்திக் காட்ட ஒவ்வொரு நிற அட்டையில் அச்சடிக்கிறார்கள். ஏ. ஸி. வகுப்பு டிக்கட் என்றால் வெண்ணிறம், முதல் வகுப்பு – பச்சை, இரண்டாம் வகுப்பு ரோஜா நிறம்; மூன்றாம் வகுப்பு மெயில் என்றால் பழுப்பு நிறம், மூன்றாம் வகுப்பு ஆர்டினரி என்றால் மஞ்சள்!

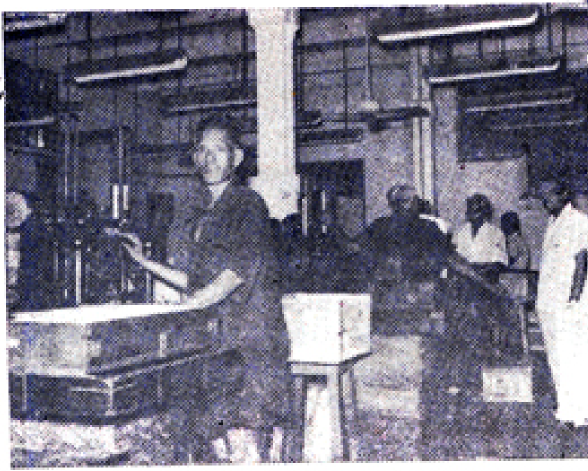
இப்படிப் பல வர்ண அட்டைகள் டிக்கட் அளவுக்குச் சுத்தமாக வெட்டப்பட்டு ஜாதிக்காய்ப் பெட்டிகளில் பம்பாய், அகமதாபாத் பகுதிகளிலிருந்து வந்து விடுகின்றன. திருச்சியிலுள்ள அச்சகத்தில் எந்த எந்த ஊர்களுக்கு வேண்டுமோ, அந்தந்த ஊர்களின் பெயர்கள், தூரம், விலை, இலக்கம் ஆகியவை குறித்து அச்சிடப்படுகின்றன. தென் ரயில்வே பகுதியிலிருந்து மேற்கு ரயில்வே பகுதி, கிழக்கு ரயில்வே பகுதிகளில் உள்ள ஊர்களுக்கும் டிக்கட்டுகள் இங்கு அச்சாகின்றன. அவற்றை வேறுபடுத்திக் காட்ட டிக்கட்டின் மத்தியில் நெளிந்து செல்லும் ஒரு பட்டையான கோட்டை அச்சிட்டிருப்பார்கள். அதாவது, பம்பாய், கல்கத்தா, டில்லி முதலிய டிக்கட்டுகளில் இதனைப் பார்க்கலாம். இத்தகைய டிக்கெட்டுகளைப் 'பாரின் (Foreign) டிக்கெட்டு'கள் என்று குறிப்பிடுகிறார்கள்.

இந்த அச்சகத்தில் இருபது யந்திரங்கள் வேலை செய்கின்றன. ஒவ்வொரு யந்திரமும் மணிக்குச் சுமார் எண்ணாயிரம் டிக்கட்டுகள் வரை அச்சடிக்கும். இப்படி ஒரு நாளைக்குக் கிட்டத்தட்ட ஆறு லட்சம் டிக்கட்டுகள் இந்த அச்சகத்தில் அச்சாகின்றன என்று கேள்விப் பட்டபோது ஒரு தரம் மூச்சு நின்று விடும் போலாகி விட்டது:

''இன்றுள்ள தேவையைப் பார்க்கும் போது நாங்கள் அச்சடிப்பது போதாது. ஒவ்வொரு தடவை 'ஓவர் டைம்' வேலை செய்துகூடத் தேவையைப் பூர்த்தி செய்ய முடிவதில்லை!'' என்று அங்கிருந்த அதிகாரி

டிக்கட் அச்சடிக்கும் தொழிற்சாலையில் ஒரு பகுதி





டிக்கட் அச்சடிக்கும் இயந்திரங்கள்

கூறியதும், இந்த அச்சகம் விஸ்தரிக்கப்பட வேண்டியதுதான் என்று தோன்றியது.

ஆனால் இன்னொன்றும் செய்யலாம். இப்போது பீச்சில் ஒரு டிக்கட் கொடுக்கும் இயந்திரம் இருக்கிறது. அதில் கடற்கரை ஸ்டேஷனிலிருந்து தாம்பரம் வரையுள்ள ஒவ்வொரு ஸ்டேஷனுக்கும் மெல்லிய துவாரம் இருக்கிறது. நீங்கள் கடற்கரை ஸ்டேஷன் டிக்கட் கௌண்டரில் மாம்பலத்துக்கு டிக்கெட் கேட்டால், அந்த உத்தியோகஸ்தர் ஒரு பட்டனை அழுத்துகிறார். யந்திரத்திலுள்ள 'மாம்பலம் துவாரம்' வழியாக டிக்கெட் வெளியே வந்து சேருகிறது. அப்படியேதான் கிண்டி, பல்லாவரம் முதலிய ஸ்டேஷன்களுக்கும் டிக்கெட்டுகள் வரும். இந்த யந்திர வசதி கடற்கரை — தாம்பரம் இடைப்பட்ட எல்லா ஸ்டேஷன்களுக்கும் ஏற்படுத்தி விட்டால், திருச்சியில் வேலைப் பளு பெரிதும் குறையும்.

அன்று அச்சகத்தில் ஓர் யந்திரத்தில் மாம்பலம்—கோடம்பாக்கம் டிக்கெட் அச்சாகிக் கொண்டிருந்தது. "இது எத்தனை எண்ணிக்கை அச்சிடுவீர்கள்?" என்று விசாரிக்கையில் 30,000 என்றார். "என்ன!" என்றேன். ஒரு வருஷத்துக்கு மாம்பலம் — கோடம்பாக்கம் டிக்கெட்டுகள் மட்டும் இரண்டு லட்சம் அச்சாகின்றன என்று சொன்னபோது வியப்புக்கு ஓர் எல்லையில்லாமலே போய் விட்டது. "ஸபர்பன் ஸர்விசுக்கு"க் கடற்கரை ஸ்டேஷனில் உள்ளது போன்ற யந்திர வசதி அவசியம்தான் என்று தெளிவாகப் பட்டது!

திருச்சியிலுள்ள டிக்கெட் அச்சடிக்கும் யந்திரங்களை இயக்குபவர்களைவிட இரண்டு மடங்கு பேர் அச்சடித்த டிக்கெட்டுகள் சரியாக இருக்கின்றனவா என்று 'சரி பார்க்க' நியமிக்கப்பட்டிருக்கின்றனர். எத்தகைய தவறுகள் நிகழக் கூடும் என்பதை அறியச் 'சரிபார்க்கும்' ஓர் உத்தியோகஸ்தர் அருகில் சென்று பார்த்தேன். மேஜை மீது ஒரு கட்டு — சுமார் ஐம்பது டிக்கட்டுகள் உள்ள கட்டு — இருந்தது. அதில் மேல் பக்கமாக மூன்று டிக்கட்டுகள் செருகி வைத்திருந்தார். ஒன்று, நடுவில் இரண்டாகப் பிளந்திருந்தது: இரண்டாவதில் ஊர் பெயர்கள் ஒன்றின் மேல் ஒன்றாக அச்சாகி யிருந்தன. மூன்றாவதில் எண்ணிக்கை ஒன்றின் மேல் ஒன்று அச்சாகி யிருந்தது !

"டிக்கெட் கட்டுகளிலிருந்து நடுவில் யாராவது உருவி விட்டால் அதைச் சுலபமாகக் கண்டுபிடிக்க முடியுமா ?" என்று ஒரு கேள்வியைக் கேட்டு வைத்தோம்.

"கண்டுபிடித்து விடலாம். டிக்கெட்டு கட்டுகளின் பக்கவாட்டில் டயமண்ட் வடிவமாகப் பல கோடுகள் அச்சிட்டிருக்கும். இடையில் ஒரு டிக்கெட் உருவினாலும் நேர்க்கோடு கத்திரிக்கப்பட்டாற் போல் தெரியும். அதிலிருந்து நடுவில் யாரோ உருவி விஷமம் செய்திருக்கிறார்கள் என்பதைத் தெரிந்து கொண்டு விடலாம்!" என்றார் அந்த அதிகாரி.

இவ்வளவு சிறிய இடத்தில் உள்ள ஓர் அச்சகத்தில் தயாராகும் டிக்கெட்டுகள் எத்தனை வருமானத்தை ரயில்வேக்குப் பெற்றுத் தருகிறது என்று எண்ணியபோது பிரமிப்பாக இருந்தது. இப்படி டிக்கெட் சம்பந்தமாகப் பல ரஸமான விஷயங்களைத் தெரிந்து கொண்ட சுவா[illegible]ப் பிரயாணம் செய்து சென்னை வந்து சேர்ந்தோம்! - அதாவது காரில் அன்றிரவே சென்னை வந்தோம்.

டிக்கட்டுகள்]சரிபார்க்கப்படுகின்றன.







ஒரு சந்திப்பு நிலையம். தந்திக் காரியாலயம். ஒரு பிரயாணி தந்திக் குமாஸ்தாவை நாடுகிறார்.

''ஸார்! ஒரு தந்தி கொடுக்க வேண்டும்..''

''ஓ, எஸ்!... எந்த ஊருக்கு?''

''பெங்களூர்.''

''என்ன சமாசாரம்?''

''ஒரு வாழ்த்து!..... பொழுது விடிந்தால் என் நண்பர் ஒருவருக்குக் கலியாணம்....''

''நீங்கள் போக முடியவில்லையாக்கும்.''

''எங்கே ஸார் போகிறது? பெங்களூர் என்ன, கிட்டத்திலேயா இருக்கிறது.....?''

''வாஸ்தவம்.''

''தந்திக் காகிதம் தருகிறீர்களா? எழுதிக் கொடுக்கிறேன். நான் வண்டியில் போய்க் கொண்டிருக்கிறேன்...''

''அடேடே, தரு பாலைஞ்சரா?... இதோ. தந்திக் காகிதம்தான் தேடிக் கொண்டிருக்கிறேன்.....''

''டிரெயின் இன்னும் பத்து நிமிஷங்கள் நிற்குமல்லவா?''

''எந்த டிரெயின்? வடக்கே போகிறதா?''

''ஆமாம்.''

''நிற்கும், நிற்கும். என்றாலும், நீங்கள் தந்தி எழுதிக் கொடுத்து விட்டு, வண்டியில் போய் ஏறிக் கொள்ளும்வரையில் நிற்குமா என்பது.......''

''ஓஹோ?''

''.... வந்து..... நீங்கள் தந்தி எழுதிக் கொடுக்க வேண்டும். கணக்குப் பண்ணிச் சில்லறை வாங்கிக் கொண்டு நான் ரசீது கிழித்துக் கொடுக்க வேண்டும்..... என்ன? ஆமாம், நீங்கள் ஊர் போய்ச் சேர்ந்ததும், அங்கே போஸ்டாபீஸில் அந்தத் தந்தியைக் கொடுத்தால் என்ன?....''

''மறந்து போனாலும் போய் விடும்! போஸ்டாபீஸ் எங்கே என்று தேடிக் கொண்டு போகணும்!.....''

''ரைட்!...... நானே அப்படி ஒரு தடவை தவித்துப் போயிருக்கிறேன்!..... எதற்காகச் சொல்கிறேன் என்றால், நீங்கள் இங்கே தந்தி கொடுத்தால், அது உரிய காலத்தில் போய்ச் சேராது......''

''ஏன் நீங்கள் உடனே தந்தி அடிக்க மாட்டீர்களா?''

''நன்றாகச் சொன்னீர்கள்!.... உங்களுக்கு நேரேயே அடிக்கத் தயார். போஸ்டாபீஸ் காரன் வர மாட்டானே?...... உங்களிட்டே தந்தியை வாங்கி இந்த ஊர் போஸ்டல் டிபார்ட்மெண்ட் தந்தி ஆபீசுக்குத் தந்தியிலே அனுப்பணும். நான் லொட்டு லொட்டு என்று எத்தனை தட்டினாலும் அங்கிருந்து பதில் வராது......!''

''மெதுவாகப் போனாலும் பரவாயில்லை.. ஒரு தந்தியைக் கொடுத்து விட்டால், ஒரு கடமை முடிந்ததாகி விடும்.....''

''எனக்கு ஆட்சேபணை இல்லை, சார். எழுபத்தைந்து பைசா செலவழித்து ஒரு வாக்கியத்தில் வாழ்த்து அனுப்புவதற்குப் பதிலாக, பதினைந்து பைசா கவரில் ஒரு பக்கம் முழுக்க எழுதி அனுப்பலாம். என்னைக் கேட்டால் நான் அதைத்தான் சொல்வேன். அடாடா, உங்கள் வண்டிக்கு முதல் மணி அடிக்கிறார்கள் போல் இருக்கிறதே?....''

''சீக்கிரம், சீக்கிரம். தந்திக் காகிதத்தைக் கொடுங்கள்; கிறுக்கி விட்டுப் போகிறேன்...''

''இதோ தயாராக எடுத்து வைத்திருக்கிறேன். எதற்கும் இன்னொரு தடவை யோசித்துப் பாருங்கள்: அதிகப் பணச் செலவில் தாமதமாகத் தந்தி போவது நல்லதா, குறைந்த செலவில், நாளைக்கே கடிதம் போய்ச் சேருவது சிறந்ததா?..... இரண்டாவது மணி அடிக்கிறான்! இந்தாருங்கள், தந்திக் காகிதம். ஸார்.... ஸார்.... என்ன திரும்பிப் பாராமல் போகிறீர்கள்? ஒரு வரி கிறுக்கி விட்டு...!''

தந்திக் குமாஸ்தா தம் இடத்தில் அமர்கிறார். இலேசாக ஒரு வெற்றிப் புன்னகை. 'தந்தி கொடுக்கணுமாமில்லே, தந்தி!..... இங்கே இருக்கிற வேலையைச் செய்யவே, இரண்டு கைகள் போதவில்லை. அதிகப்படி வேலையை நானு இழுத்து விட்டுக் கொள்வேன்?' என்ற நினைவோட்டம்.

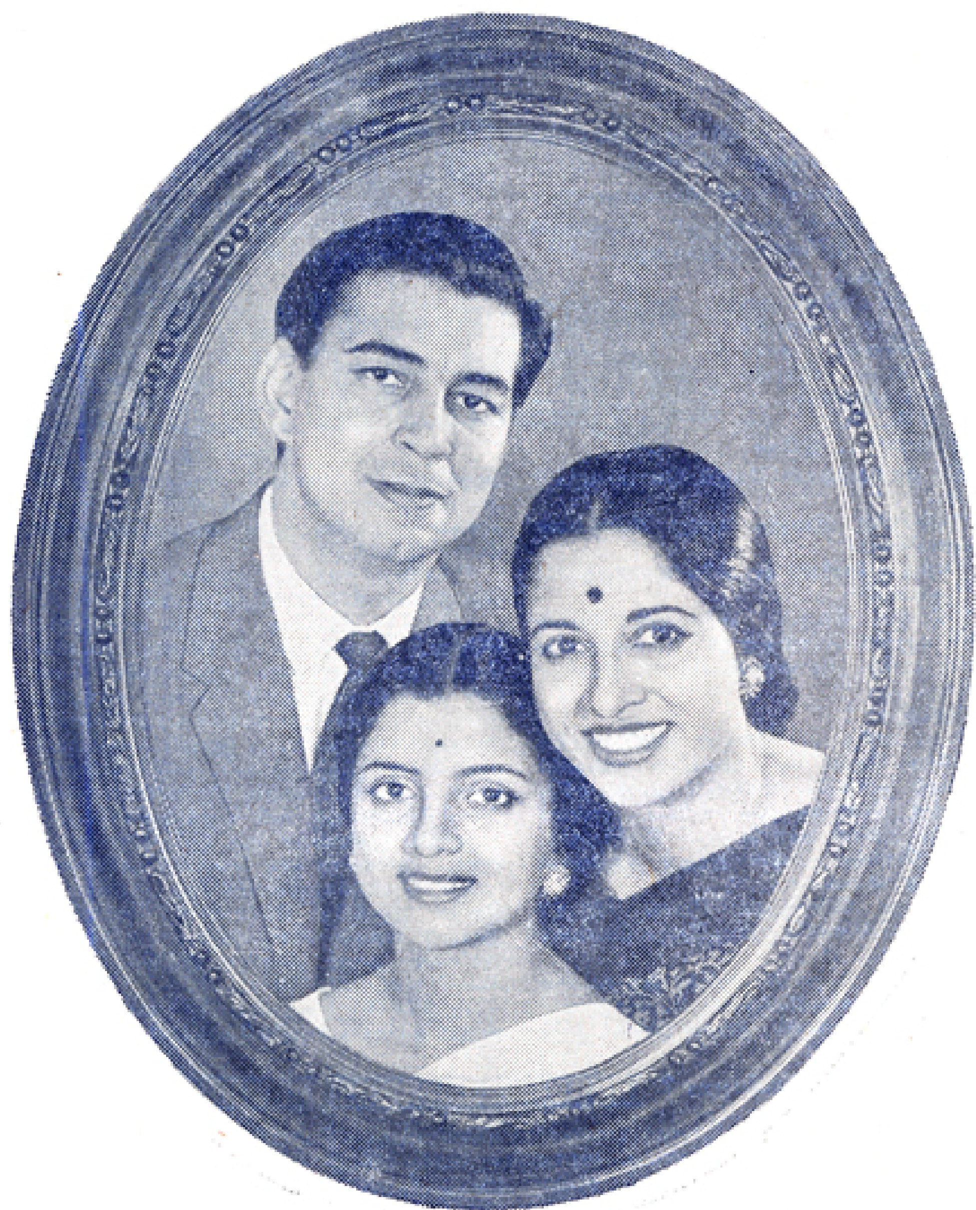
வடக்கே போகிற வண்டியின் 'கூ....' என்ற நாதம் அவர் செவிகளில் தேனாய்ப் பாய்கிறது.

உங்களுக்குத் தெரியுமா?

இந்திய ரயில்வேயில், இரவைப் பகலாக்கும் மின்விளக்குகள் போடப்பட்ட பெரிய பெரிய ரயில் நிலையங்களில்கூட, கைகாட்டி மரங்களின் மேல் எரியும் பச்சை, சிவப்பு சிக்னல் விளக்குகளுக்கு மண்ணெண்ணெய் சிம்னி விளக்குகளையே பயன்படுத்துகிறார்கள். காரணம்? மின்சார விளக்குகளைப் பயன்படுத்தினால், மின்சார விநியோகம் திடீரென்று நின்றால், சிக்னல் விளக்குகளும் அணைந்து விடும் அல்லவா? இப்படி அடிக்கடி சிக்னல் விளக்குகள் பாதிக்கப்பட்டால், ரயில் நிலையத்தில் எப்படி வேலை நடக்கும்? ரயில் விபத்துக்கள் ஏற்படவும் நேரும் ஏதுவாகும். அதற்காகத்தான் முன் பாதுகாப்பாக, மண்ணெண்ணெயும் திரியும் இருக்கின்ற வரையில் எரியும் மண்ணெண்ணெய் விளக்குகளையே இன்னமும் பயன்படுத்துகிறார்கள், சிக்னல் விளக்குகளாக.



அவர்கள் அழகுபற்றி அவனுக்குப் பெருமை.
அவ்வழகின் ரகசியம் அவர்களுக்குப் பொது.



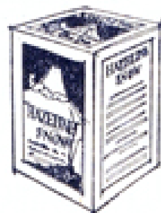
தாயும், மகளும்
சேர்ந்து வெளியே செல்லும்
போது அனைவரது கவனமும் அவர்
களிடம் திரும்புகிறது. அவர்களின்
எழிலைப் பாராட்டி, ரகசியமாகப் பேசிக்
கொள்கிறார்கள். 'சகோதரிகளோ?' என்று
கூட ஒருவர் சந்தேகிக்கிறார். ஆம், அந்த அன்னை
'அன்று கண்ட அழகுக்கு' அழிவின்றி விளங்கு
கிறாள். மகளுக்குத் தெரியும் அன்னையின் எழில்
ரகசியம். ஆம், என்றுமே அவர்கள் உபயோகிப்பது
'''ஹேஸலின்'ஸ்னோ''....தனியாகவோ, பவுடர்படியும்
தளமாகவோ எழிலைப் பாதுகாத்து, அதற்கு மெரு
கூட்டுகிறது 'ஹேஸலின்' ஸ்னோ.

'ஹேஸலின்'ஸ்னோ உங்களுக்கு எழிலூட்டுகிறது.

'ஹேஸலின்' வரிசையில் கிடைப்பவை : கோல்ட் க்ரீம் மற்றும் டால்கம்.



பர்ரோஸ் வெல்கம் & கம்பெனி (இந்தியா)
ப்ரைவேட் லிட்.,
த. பெ. நெ. 290, பம்பாய்-1.



B1-BW-19-TAM



சித்தரஞ்சன் சொல்கிறது

ஒரு நூற்றாண்டுக்கு மேல் இந்தியாவில் ரயில் வண்டிகள் ஓடிக்கொண்டிருந்தாலும் இதற்கு இன்றியமையாத என்ஜின்கள், நாடு சுதந்திரம் அடையும் வரையில் இதர சாமான்களைப் போல் அயல் நாட்டிலிருந்தே தருவிக்கப்பட்டு வந்தன. விரிவான முறையில் தொழிற் பட்டறைகள் ஜமால்பூர், ஆஜ்மீர் போன்ற கேந்திர இடங்களில் அமைக்கப்பட்டிருந்தும் முழு அளவில் என்ஜின்கள் இங்கே தயாரிக்கப்பட்டதில்லை. வசதிகளிருந்தும் ஒட்டு வேலைகள், இணைப்பு வேலைகள், பழுது பார்த்தல் போன்ற வேலைகள் மட்டுமே கவனிக்கப்பட்டன.

உள்நாட்டில் என்ஜின்கள் உற்பத்தி செய்யாத குறை முதல் யுத்த காலத்தில் தெளிவாகத் தெரிந்தது. வெளி நாட்டு என்ஜின்களைக் கொண்டு வர முடியவில்லை. நாட்டின் போக்குவரத்து பெரிதும் தடைப்பட்டது. உடனே ஒரு கமிட்டி நிறுவப்பட்டது. சர் ஹம்ப்ரிஸ் என்பவர் தலைமையில் தென்னகத்தைச் சேர்ந்த ரயில்வே உயர் அதிகாரி கே. சீனிவாசன் துணையுடன் செயல்பட்ட இந்தக் கமிட்டி கல்கத்தாவுக்கு அடுத்த கஞ்சராபாராவில் என்ஜின் உற்பத்தி செய்யலாம் என்றும், தனியார் துறையிலும் இதற்கு ஊக்கமளிக்க வேண்டும் என்றும் சிபாரிசு செய்தது.

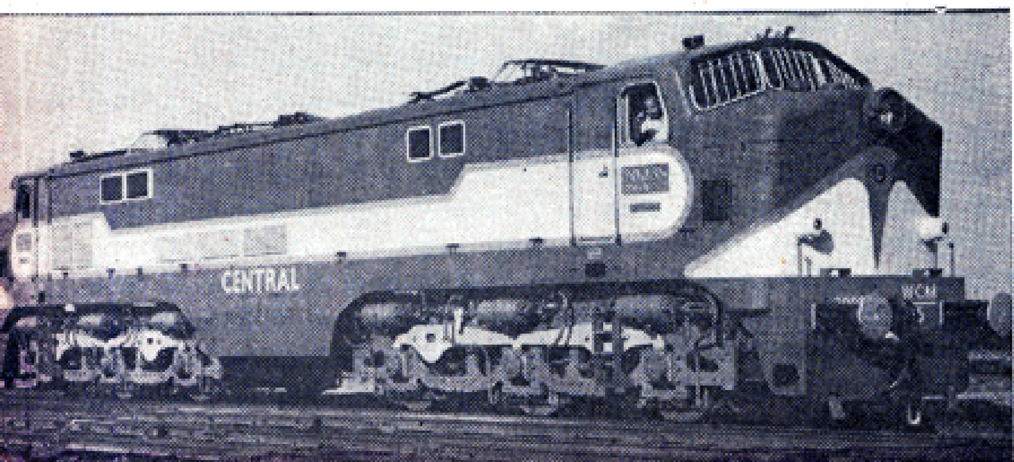
சிபாரிசுகள் பரிசீலனையில் இருக்கும்போது இரண்டாவது யுத்தம் வந்து விட்டது. இந்திய ரயில் அமைப்பிலுள்ள குறைபாடுகள் பன்மடங்கு பெருகின. மறுபடியும் என்ஜின் உற்பத்திக்கான புனராலோசனை தொடர்ந்தது. கஞ்சராபாரா இடம் ஏற்றதல்லவென்று அதற்கு அருகில் உள்ள "சாண்ட்மாரி" என்ற இடம் தேர்ந்தெடுக்கப் பட்டது. இது 1947ம் ஆண்டில். இங்கே பூர்வாங்க வேலைகள் நடைபெறுவதற்குள்ளேயே கிழக்கு வங்கப் பிரிவினைக் கலவரங்கள் தலைவிரித்தாடின. கிழக்குப் பாகிஸ்தான் எல்லைக்குச் சமீபமாக இருந்ததால், அரசியல் காரணங்களுக்காக இந்த இடமும் ஏற்றதல்ல எனக் கைவிடப்பட்டது. புது இடத்தைத் தேடுவதில் முனைந்தனர் அதிகாரிகள்.

இத்தனை அபசகுனங்கள், இடையூறுகளுக்குப் பிறகு கடைசியில் கல்கத்தாவிலிருந்து பாட்னா செல்லும் வழியில் சுமார் 140 மைல் தொலைவில் மேற்கு வங்காளத்தில் பீகார் எல்லையை ஒட்டினாற் போலுள்ள மிஹிஜாம் ரெயில் ஸ்டேஷனைச் சார்ந்த பொட்டல் நிலம் இதற்கு ஏற்றதென என்ஜினியர் குழுவினர் இறுதியாகத் தேர்ந்தெடுத்தனர்.

இங்கே இவர்களைக் கவர்ந்த அம்சங்கள் பல. நிலப்பரப்பு விஸ்தரிப்புக்கு ஏற்றது. கண்ணுக்கெட்டிய தூரம் விரிவுபடுத்திச் செல்லலாம். முப்பது மைல் தூரத்தில் அஸென்ஸோல் என்ற முக்கியமான ரயில்வே ஜங்ஷன். இந்தியாவின் புகழ் பெற்ற நிலக்கரிச் சுரங்கங்களும், கனரகத் தொழிற்சாலைகளும், இரும்பு, எஃகு வார்ப்படத் தொழில்களும் இந்த வட்டாரத்தில்தான் இருக்கின்றன. தாமோதர் பள்ளத்தாக்குத் திட்டமும், அதன் ஓர் அம்சமான மைதான் அணையும் இங்கிருந்து பத்து மைல் தூரத்தில் இருக்கின்றன. தண்ணீர் வசதி குன்றாமல் இருக்கவும், மின் வசதி கிடைக்கவும் வாய்ப்புகள் இங்கே அமைந்திருக்கின்றன.

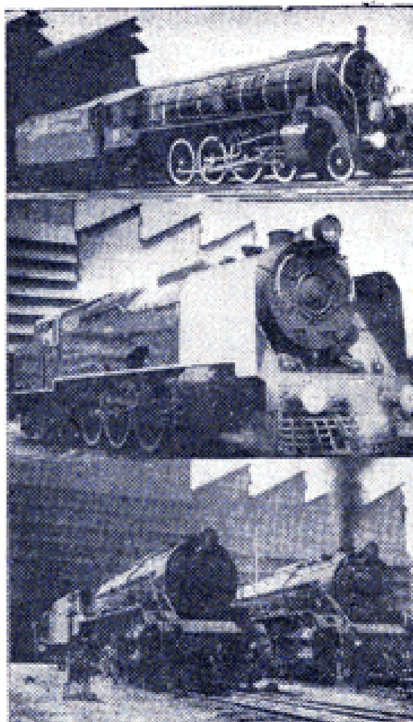
இவற்றையும் இன்னும் பல நன்மைகளையும் சீர்தூக்கி ஆராய்ந்து முடிவு செய்த பெருமை பிரசாந்த் சந்திர முகர்ஜி என்பவரையும், அவருக்குத் துணை நின்ற என்ஜினியர்களையும், (இவர்களில் தென்னிந்தியர் ஒருவர்) சாரும். மிஹிஜாம் குன்றின்

சித்தரஞ்சனில் தயாரான டி.ஸி- மின்சார என்ஜின்



உச்சியில் அவர்களுக்கு நன்றி செலுத்தும் முறையில் அமைக்கப்பட்டுள்ள ''பிரசாந்தப் பந்தலி''லிருந்து இந்தத் தொழில் நகரத்தின் அற்புதக் காட்சியைக் கண்டுமகிழலாம்.

முடிவு செய்த வேகத்திலேயே வேலையும் தொடங்கி விட்டது. நாடு சுதந்திரமடைந்து விட்டதால் முன்னேற்றத்துக்குத் தடை ஒன்றும் இல்லை. 1948ம் ஆண்டு மார்ச்சு மாதத்தில் தொடங்கியவேலை, அசுர வேகத்தில் நடைபெற்றது. மூன்று ஆண்டுகளுக்குள் என்ஜின் உற்பத்திக்கான தொழிற்சாலை கட்டி முடித்ததுடன், ஊழியர்கள் வசிக்க விடுகளையும் கட்டி முடித்து அவர்களுடைய வாழ்க்கைக்கு அவசியமான பள்ளிக்கூட, வைத்திய வசதிகளும் அமைக்கப்பட்டன. 1950ம் ஆண்டு குடியரசு தினத்தில் இத் தொழிற்சாலையில் உற்பத்தி தொடங்கி முதலாவது நீராவி என்ஜினை நவம்பர் மாதத்தில் தயாரித்தளித்தனர்.


இந்த விதம் விதமான ரயில் என்ஜின்களும் அங்கு தயாரானவைதான்.

பொட்டல் வெளியை ஒரு தொழில் நகரமாக மாற்றிய அற்புதத்தைச் செய்து காட்டியவர் ஒரு தென்னிந்தியத் தமிழர் என்பதை நினைக்க உள்ளம் மகிழ்கிறது. அந்தக் காலத்தில் பிரதம என்ஜினியராகப் பணியாற்றிய திரு எம். கணபதி (இப்போது ஓய்வு பெற்றுத் தியாகராயநகரில் வசித்து வருகிறார்) இதைப் பற்றிச் சொல்கிறார்: ''இரண்டு வருஷங்கள் அதாவது, 1948 அக்டோபரிலிருந்து 1950 அக்டோபர் வரை இங்கே எல்லா வேலையும் யுத்த கால வேகத்தில் நடைபெற்றன. 25,000 ஆட்கள் கொண்ட ஒரு தொழிலாளர் சைனியம் ஒரே சீராக ஒருவரோடொருவர் துணை நின்று, உயர்ந்தவன், தாழ்ந்தவன் என்ற வித்தியாசம் இல்லாமல், அதிகாரி, வேலைக்காரன் என்ற பாகுபாடின்றி, ஒரு மனத்துடன் உழைத்ததினால் தான் மகத்தான இந்தச் சாதனையைக் குறுகிய காலத்தில் சாதிக்க முடிந்தது.''


ஜெனரல் மானேஜர்
திரு ஆர். கிருஷ்ணசுவாமி

தொழிற்சாலை கட்டி முடிந்ததும் தேசபந்து சித்தரஞ்சன் தாஸின் மனைவி ஸ்ரீமதி பஸந்தி தேவி உற்பத்தியைத் தொடங்கி வைத்தார். முதல் ரயில் என்ஜினை ஓட்டிவைத்த அப்போதைய ராஷ்டிரபதி ராஜேந்திரப் பிரசாத் இத் தொழிற்சாலைக்கு ''சித்தரஞ்சன் ரயில் என்ஜின் தொழிற்சாலை'' என்று நாமகரணமும் செய்தார். இப்போது ரயில் ஸ்டேஷன் கூட சித்தரஞ்சன் என்றே வழங்குகிறது.

ஆரம்பத்தில் ஆண்டுக்கு 120 நீராவி என்ஜின்களையும் 50 உபரி நீராவி அடுப்புக்களையும் அமைக்கத் தயாரிக்கப்பட்டது இந்தத் தொழிற்சாலை. ஆனால் சீக்கிரத்திலேயே இந்த இலக்குக்கும் அப்பால் சென்று 1957—58ல் 160 டபிள்யு. ஜி. என்ஜின்கள் இங்கே உற்பத்தியாயின. 1962 ஜூலை வரையில் இங்கு 1548 டபிள்யூ. ஜி., 146 டபிள்யூ. டி., 192 டபிள்யூ. பி. ரக என்ஜின்களும் 192 தனி 'பாய்லர்'களும் உற்பத்தி செய்யப்பட்டன. அதாவது இந்திய ரயில்களின் தேவைக்கு எவ்வளவு என்ஜின்கள் வேண்டுமோ, அவ்வளவையும் இத் தொழிற்சாலை உற்பத்தி செய்யும் அளவுக்கு இப்போது விரிவடைந்து விட்டது. சமீப காலத்தில் மின்சாரத்தின் விஸ்தரிப்பு அதிகரித்து மின்சார ரயில் இன்ஜின்களுக்கு அதிகத் தேவையும், நீராவி என்ஜின்களுக்குக் குறைந்த தேவையும் தோன்றியிருப்பதால் தொழிற்சாலையின் நவீன விஸ்தரிப்புக்களும் இதற்கு ஏற்ற முறையிலேயே நிகழ்ந்து வருகின்றன.

இப்போது 21 டி. ஸி. மின் என்ஜின்களும், 67 ஏ. ஸி. மின் என்ஜின்களும் இங்கே தயாரிக்கப்பட்டு ரயில்வே சேவைக்கு அனுப்பப்பட்டிருக்கின்றன.

சித்தரஞ்சன் பிரதானமான ஓர் உற்பத்தித் தொழிற்சாலை என்றாலும் முக்கியமாக இங்கே நடைபெறும் வேலை இணைப்பு என்றே சொல்லலாம். அதாவது ஓர் என்ஜினுக்கு வேண்டிய ஆயிரக் கணக்கான உறுப்புக்களில் வெளித் தொழிற்சாலைகளிலிருந்து கிடைக்கக்கூடியவற்றை யெல்லாம் தருவித்துக் கொண்டு கிடைக்காததை இங்கேயே உற்பத்தி செய்து கொள்கிறது. உதாரணமாக ஓர் என்ஜினுடைய முக்கிய உறுப்புக்கள்'

உருக்கு, வார்ப்படத் தகடு, குழாய்கள் போன்ற எஃகுச் சாமான்கள். நூறு என்ஜின்கள் தயாரிக்க வேண்டுமானால் ஏறக்குறைய 8200 டன் எஃகுப் பொருள்களும், 2300 டன் எஃகு வார்ப்படங்களும், 1500 டன் இரும்புச் சாமான்களும், 250 டன் இரும்பல்லாத உலோக வகைகளும் 150 டன் ரப்பர், மரச்சாமான் போன்ற இதர சாமான்களும் தேவைப்படுகின்றன. முடிந்த வரையில் எல்லாவற்றையும் உள்நாட்டுத் தொழிற்சாலையிலிருந்தே தருவித்துக் கொள்கின்றனர். ஒரு சில உறுப்புக்கள் இன்னமும் அயல்நாடுகளிலிருந்தே வர வேண்டியிருக்கின்றது. ஆனால் இது மிகவும் குறைவு. இரண்டு சத விகித அளவு இருக்கலாம்.

தொழிற்சாலை விஞ்ஞான ரீதியில் ஒழுங்காக அமைந்திருக்கிறது. "மெஷின் ஷாப்" என்ற பகுதி மட்டும் 88,094 சதுர மீட்டர் பரப்புள்ளது. இணைப்புகள் செய்யுமிடம் 3,6,227 சதுர மீட்டர் பரப்புள்ளது. ஆசியாவிலேயே இந்த இணைப்புத் தொழிற்சாலை மிகப் பெரியது என்று சொல்லப்படுகிறது.

சாதாரணமாக ஒரு தொழிற்சாலையை அணுகும்போது வானளாவ உயர்ந்துள்ள புகை போக்கியும், புகை மண்டலமும் யாரையும் வரவேற்கும். இதற்கு விலக்குப் போல அமைந்துள்ளது சித்தரஞ்சன். புகையில்லாமல், நிலக்கரியை எரிக்காமல் என்ஜின்கள் உற்பத்தி நிகழ்கிறது இங்கே. தேவைப்படும் மின்சாரம் தாமோதர் பள்ளத்தாக்கு கார்ப்பொரேஷனிலிருந்து கிடைத்து விடுவதால் இந்தத் தொழிற்சாலைக்கெனத் தனியே அனல் மின்சார நிலையம் அமைக்கப்படவேண்டிய அவசியம் ஏற்படவில்லை.

சுமார் ஆறுயிரம் தொழிலாளர்கள் இங்கே வேலை செய்கின்றனர். இவர்களுடன் தொடர்பு கொள்ள நூறு டெலிபோன்கள் பொருத்தப்பட்டிருக்கின்றன. 240 பாதைகள் கொண்ட டெலிபோன் நிலையம் தொழில் நகரம் முழுவதற்கும் தொடர்பை உண்டாக்கிக் கொடுக்கிறது.

பத்துக் கோடி ரூபாய் செலவில் அமைக்கப்பட்ட இத்தொழிற்சாலையிலிருந்து உற்பத்தியாகும் என்ஜின்களின் அடக்க விலையும் ஆண்டுதோறும் படிப்படியாகக் குறைந்து கொண்டே வருகிறது என்பதைக் குறிப்பிட வேண்டும். 1952–53ம் ஆண்டில் ஒரு என்ஜினின் அடக்க விலை ரூ. 9.22 லட்சமாக இருந்தது. இது 1955–56ல் ரூ. 5.00 லட்சத்துக்குக் குறைந்து சென்ற ஐந்தாறு ஆண்டுகளில் நாலரை லட்சம் ரூபாய் மட்டத்தில் ஏறக்குறைய நிலைத்துவிட்டது. ரயில் என்ஜின்கள் நமது நாட்டிலேயே உற்பத்தியாவதால் நாட்டிற்கு ஏற்படும் அந்நியச் செலாவணி மிச்சம் ஆண்டுக்கு ரூ. 10 கோடியாவது இருக்கும் என்று குறைந்தபட்சமாக மதிப்பீடு செய்யப்படுகிறது.

சித்தரஞ்சன் ஒரு தொழிற்சாலை மட்டுமல்ல; ஒரு தொழில் நகரமே. ஏழு சதுர–மைல் பரப்புள்ள இந்த இடத்தில் சுமார் 40,000 ஜனங்கள் வசிக்கின்றனர். ஏழரைக் கோடி ரூபாய் செலவில் 6200 வீடுகள் கட்டிக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. ஒவ்வொன்றும் நவீன முறையில் எல்லா வசதிகளுடனும் அமைந்துள்ளது. கடைகள், மருத்துவமனைகள், பள்ளிகள், விளையாட்டு மைதானங்கள், வைத்தியசாலை, உல்லாசப் பூங்கா, சமூக நிலையங்கள், பொழுது போக்கு ஸ்தலங்கள் ஆகியவையெல்லாம் அமைக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

சித்தரஞ்சனைப் பார்த்துவிட்டு வரும் எவரும் இதைக் கண்டு வியக்காமல் இருக்க முடியாது. சுதந்திர சகாப்தத்தின் தொழில் வளர்ச்சியில் இது ஒரு யாத்திரை ஸ்தலம் என்றே சொல்லலாம்.

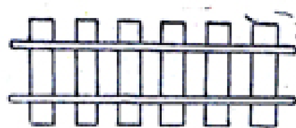
இந்த மாபெரும் தொழிற்சாலையை நிர்வகித்து நடத்தி வரும் ஜெனரல் மானேஜர் திரு ஆர். கிருஷ்ணசாமியைப் பற்றித் தமிழகம் பெருமைப்பட வேண்டும். ரயில் என்ஜின் உற்பத்தி பற்றி அவருக்குத் தெரியாதது ஒன்றுமே இல்லை எனலாம். அவர் இளவயதில் தொழில் கல்வி பயின்றது ஜமால்பூர் ரயில்வே மெகானிகல் தொழிற்சாலையில். மெக்கானிகல் என்ஜினியராகவே அவர் பல்லாண்டுகள் பணியாற்றி வருகிறார். எந்தச் சந்தேகத்தையும் உடனடியாக விளக்கி வைக்கக் கூடிய சமர்த்தர். விளக்குவதைப் புரிந்து கொள்ள முடியாவிட்டால் சட்டைக் கையை மடக்கி விட்டுத் தொழிலாளியோடு தொழிலாளியாகச் செய்து காட்டுவார்.

சித்தரஞ்சனுக்கும்தென்னிந்தியஎன்ஜினியர்களுக்கும் நெருங்கிய தொடர்பு இருக்கிறது. திரு கணபதி, திரு சுப்பராமன், திரு கிருஷ்ணசாமி இம்மூவரின் தொடர்பே போதும்.

கம்யூனிஸ்டுத் தோழர்கள் மட்டும் தங்கள் கவனத்தை அங்கே செலுத்தாமல் இருந்தால் சித்தரஞ்சன் நாட்டுக்கு ஓர் அணிகலனாகும்.



டெல்கோ



ரயில்வே என்ஜின்கள் உற்பத்தியைப் பற்றிச் சொல்லும்போது சித்தரஞ்சன் தொழிற்சாலை ஏற்படுவதற்கு முன்னமேயே தனியார் துறையில் பிரபல தொழில் நிறுவனமான டாடா ஸ்தாபனம், ஜெம்ஷெட்பூரில் டாடா எஃகுத் தொழிற்சாலைக்கு அருகில் டாடா லோகோமோட்டிவ் என்ஜினியரிங் கம்பெனியைத் தோற்றுவித்து வெற்றி கண்டதைப்

டிரில் மற்றும் லாங்கிளாத்
வாங்கும் பொழுது

ரூவின் டஸ்கர் சின்னம்

இருக்கிறதா என்று கவனித்து வாங்கவும்

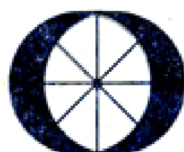
நீங்கள் நம்பும் தரத்திற்கு அது ஒரு அத்தாட்சி



ஹார்வி ரூவின் டஸ்கர்

டிரில் மற்றும் லாங்கிளாத்

மதுரை மில்ஸ் தயாரிப்பு
உயர்ந்த ரக நூல்களுக்கு பிரக்யாதி பெற்றது.
மதுரை மில்ஸ் கம்பெனி லிட்., மதுரை
மானேஜிங் ஏஜெண்டுகள் : ஏ. & எப். ஹார்வி லிமிடெட்



83-HMC-13A TM

மதுரையைச் சேர்ந்த ஹார்வீஸ்

உங்கள் கேசம் உதிருகிறதா?

இந்த மாதிரி அபாயக்
குறிகள் அதை
அறிவிக்கின்றன.



பொடுகு

இது சாதாரணமான
உபாதை. இதை
ஒருபோதும்
அலட்சியம்
செய்யக்கூடாது.





கேசம் உதிருதல்

உங்கள் ரோமம் உதிரு
கிறது, ஏனெனில்,
ரோமக்கால்களுக்குப்
போதிய ஊட்டம்
இல்லாததுதான்.

இளமையில் வழுக்கை

இக்நிலேயை நீங்கள்
அநேகமாகத்
தவிர்த்திருக்கக்கூடும்.

பொடுகு, ரோமம் உதிருதல் மற்றும் கேசம் குறைதல் முதலிய உபாதைகளால் நீங்கள் சிரமப்பட்டால் இன்றே ப்யூர் சில்விக்ரீன் உபயோகிக்கத் தொடங்குங்கள். ப்யூர் சில்விக்ரீனில் உங்கள் ரோமத்தின் வளர்ச்சிக்குத் தேவையான எல்லா பதினெட்டு 'அமினோ ஆஸிட்'களும் தீவிரமான வகையிலிருக்கின்றன. தலையில் நன்றாக அழுத்தித் தேய்ப்பதன் மூலம் ப்யூர் சில்விக்ரீன் ரோமக்கால்களில் புகுந்து அவைகளுக்குத் தேவையான இயற்கையான ஊட்டத்தையளித்து, கேசத்தை மறுபடியும் ஆரோக்கியமாக இருக்கச் செய்கிறது.

'ஆல் எபௌட் ஹெயர்' (All About Hair) என்ற, படங்கள் கொண்ட, இலவசப் புத்தகத்தை நீங்கள் பெற விரும்பினால் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட விலாசத்திற்கு எழுதவும்: டிபார்ட்மெண்ட் K-1 சில்விக்ரீன் அட்வைஸரி சர்வீஸ் தபால் பை 10022, பம்பாய்-1

ப்யூர் சில்விக்ரீன்



கேசம் சம்பந்தமான உபாதைகளுக்குக் குணமளிக்கும் ஓர் மிகத் தீவிரமான தயாரிப்பு. ஒரு மாத கால வைத்தியத்துக்குப் போதுமானது.

சில்விக்ரீன் ஹேர் டிரெஸிங்

உங்கள் கேசத்தை நாள் பூராவுக்கும் நன்கு சீவியபடி வைக்கிறது. பொடுகு ஏற்படாமல் தடுப்பதற்குப் போதுமான ப்யூர் சில்விக்ரீன் கலந்துள்ளது.



Silvikrin

சில்விக்ரீன் – கேச ஆரோக்கியத்துக்கான வழி

SP/1/P/6/64

பற்றிக் குறிப்பிட வேண்டும். இந்தியத் தொழில் வளர்ச்சியில் 'டெல்கோ' வின் சரித்திரம் சுவாரஸ்யமானது.

இரண்டாவது யுத்தம் முடிவு பெறுவதற்கு முன்னமே ரயில் என்ஜின்களுக்கு ஏற்பட்ட பற்றாக் குறையையும், மேலும் இறக்குமதி செய்வது இயலாது என்பதையும் உணர்ந்த அப்போதைய பிரிட்டிஷ் அரசாங்கம் நாட்டில் இதற்கான உற்பத்தி வசதிகளை ஆராய்ந்து, டாடா ஸ்தாபனத்தை இந்தத் துறையில் பிரவேசிக்கும்படி கேட்டுக் கொண்டது. இதற்காக ஓர் ஒப்பந்தத்தையும் 1945 மே மாதத்தில் செய்து கொண்டது. இதன்படி சிங்பூம் தொழிற்சாலை (இதில் என்ஜின் உற்பத்திக்கான சில வாய்ப்புக்கள் இருந்தன)யை டாடா ஸ்தாபனம் விலைக்கு எடுத்துக் கொண்டு விரிவுபடுத்தி ஆரம்பத்தில் என்ஜின் அடுப்புக்கள் (Boilers) மட்டும் தயாரித்து, யுத்தம் முடிவுற்றதும் முழு என்ஜின்கள் உற்பத்தி செய்ய வேண்டும் என்பது ஒப்பந்தத்தின் ஷரத்து. இதை ஆதாரமாகக் கொண்டுதான் 1945 செப்டம்பரில் டாடா லோகோமோடிவ் அண்டு என்ஜினீரிங் கம்பெனியே ஆரம்பிக்கப்பட்டது.

உடன்படிக்கையின் காலம் 16 ஆண்டுகள்- 1945லிருந்து 1961 வரையில். இரண்டு வருஷங்களில் நூறு என்ஜின் பாய்லர்கள் தயாரித்தளிக்க வேண்டும். பிறகு ஆண்டுக்கு ஐம்பது என்ஜின்கள் தயாரிக்க வசதி செய்து கொள்ள வேண்டும். என்ஜின்களுக்காக அரசாங்கம் அளிக்கும் நிகர விலை உற்பத்தி விலை மட்டுமே. லாபத்துக்கு இடமில்லை. இதற்குத் தனியாகக் கணக்குத் தணிக்கைகள் உண்டு. இந்த விலையிலும் பாதிமட்டுமே உடனடியாகக் கொடுக்கப்படும். மறுபாதி பிரத்தியேகமாக ஒதுக்கி வைக்கப்பட்டு அபிவிருத்தி வேலை நடக்கும்போது கொடுக்கப்படும். இப்படிப் பல சிக்கலானதும் நடைமுறைக்கு ஒவ்வாததுமான ஷரத்துக்கள் உடன்படிக்கையில் இருந்தன.

ரயில்வே முழுவதும் சர்க்கார் ஸ்தாபனம். ரயில் என்ஜின்கள் வாங்க வேண்டியவர்கள் அவர்களே. வேறு எவரும் வாங்க முடியாது. ஏகபோக உரிமை படைத்தவர்கள் கட்டளையிடும் ஸ்தானத்தில் இருப்பவர்களாயிற்றே!

உற்பத்தி நடைபெற்றது. புது ஸ்தாபனம். புதுத் தொழில். எனினும் வேலை தடைப்படவில்லை. 1952ல் முதலாவது என்ஜின் டெல்கோ தொழிற்சாலையிலிருந்து வெளிச் சென்றது. 1953 நவம்பரில் 50 என்ஜின்கள் தயாரிக்கப்பட்டன. 1954 ஜூலை வாக்கில் ஆண்டுக்கு ஐம்பது என்ஜின்கள் தயாரிக்கக்கூடிய நிலையும் ஏற்பட்டது. இப்போது ஆண்டுக்கு நூறு என்ஜின்கள் செய்யும் வாய்ப்பு அங்கே இருக்கிறது.

ஆனால் ஒப்பந்த ஷரத்துக்கள், அடக்க விலை கணக்குத் தணிக்கை முதலிய அம்சங்கள் விவாதத்துக்கு இடமாகி நீராவி என்ஜின்கள் உற்பத்தி செய்வது வெகுவாக நின்று விட்டது. மீட்டர்கேஜ் டீசல் என்ஜின்கள் மட்டுமே இப்போது இங்கே உற்பத்தி செய்யப்படுகின்றன.

பத்துக் கோடி மூலதனத்துடன் ரயில் என்ஜின்கள் உற்பத்திக்காக ஆரம்பிக்கப்பட்ட இத்தொழிற்சாலையில் மாறுபட்ட சூழ்நிலை காரணத்தினால் டீசல் என்ஜின் மட்டுமே தயாரிக்கப்படுவதால், உபரியாக உள்ள வசதிகளை வீணாக்காமல் காகித உற்பத்திக்கான முழு யந்திரங்களையும் ''எக்ஸ்கவேட்டர்ஸ்' என்ற மண் தோண்டும் கருவிகளையும் ''மெர்ஸிடிஸ்'' மோட்டார் லாரிகளையும் தயாரிக்கின்றனர்.

எதற்காகவோ ஆரம்பித்து ஏதேதோ காரணங்களினால் என்னென்ன பொருள்களோ உற்பத்தி செய்யும் மாறுபட்ட சூழ்நிலை பற்றி விசித்திரமாக எண்ணத் தோன்றினாலும் இந்தக் கம்பெனியின் தலைவர் திரு ஜே..ஆர். டி. டாடா மிகக் கண்ணியத்துடனும் பண்புடனும் 1960-61 ஆண்டு அறிக்கையில் கூறுகிறார்:

''ரயில்வே போர்டுடன் ஏற்பட்ட ஒப்பந்தம் 1961 மே மாதத்துடன் பூர்த்தியாகி விட்டது. நம்மிடமிருந்து என்ஜின்கள் வாங்க வேண்டும் என்ற நிர்ப்பந்தம் ரயில்வே போர்டுக்கு இனி இல்லை. அவர்களுக்குக் கொடுக்க வேண்டும் என்ற நிர்ப்பந்தமும் நமக்கு இல்லை. ஒப்பந்தம் இரு தரத்தினருக்கும் பல தலைவலிகளைக் கொடுத்ததென்றாலும், இந்தக் கம்பெனி தோன்றுவதற்குக் காரணமாக இருந்து உதவியதற்கு ரயில்வே போர்டுக்கு நன்றி செலுத்த வேண்டும். சட்டப்படி என்ஜின்கள் உற்பத்தி செய்ய வேண்டும் என்றில்லாவிட்டாலும், அவ்வப்போது ரயில்வே போர்டு தன் தேவைகளைத் தெரியப்படுத்தினால் அவற்றைப் பூர்த்தி செய்ய இந்தக் கம்பெனி தயங்காது.''

நாட்டில் ரயில் என்ஜின் உற்பத்தியில் டெல்கோ சரித்திரம் முக்கியத்துவம் வாய்ந்தது என்பதை மறுக்க முடியுமா ?

- எம். எஸ். செல்லஸ்வாமி



ஜே. ஆர். டி. டாடா

நானூறு மைல்கள் தூரத்திலுள்ள திருநெல்வேலிக்குப் போகவேண்டுமானால், துரிதமாகப் போகும் 'எக்ஸ்பிரஸ்' ரயிலில் ஏறினால் கூடக் கிட்டத்தட்ட பதினேழு மணி அவகாசம் தேவைப்படுகிறது. வண்டி ஓடும் சராசரி வேகம் மணிக்கு இருபத்தைந்தை விடக் குறைவுதான்! டில்லி சென்னை இடையே ஓடும் 'டீலக்ஸ்' ரயில்களின் வேகம்கூட மணிக்குச் சராசரி முப்பத்தியோரு மைல்கள்தான்.



ஆனால் ஒரு மணி நேரத்தில் சுமார் தொண்ணூறு மைல்களைக் கடந்து பாய்ந்து ஓடும் ரயில் ஒன்று இருக்கிறது — அமெரிக்காவில்! முன்பு நூற்றுப் பத்து மைல் வேகம் வரை போய்க் கொண்டிருந்ததாம். இப்போது நிர்வாகமே அதன் வேகத்தைக் குறைத்திருக்கிறது. சிகாகோ நகரிலிருந்து லாஸ் ஏஞ்சல்ஸ் நகர் வரை 2224 (இரண்டாயிரத்து இருநூற்று இருபத்தி நாலு) மைல்களைக் கடந்து ஓடும் 'சூபர் சீப்' (Super Chief) அகில உலகத்திலும் தனிப் புகழ்பெற்ற ரயில் தொடர். பல தொழில் பிரமுகர்களும் திரைப்பட நட்சத்திரங்களும் அடிக்கடி இந்த ரயிலில் பிரயாணம் செய்கிறார்கள். வேகத்தின் அருமைக்காக இல்லை! அந்த ரயிலில் இணைக்கப்படும் சாப்பாட்டு வண்டியில் கிடைக்கும் மிக அருமையான சாப்பாட்டு ருசிக்காக! வேடிக்கையாக இருக்கிறதல்லவா? இந்தப் பறக்கும் யுகத்தில் அவர்களுக்கு நல்ல சாப்பாட்டுடன் நல்ல ஓய்வும் — ஒரு முழு நாளைக்கு மேலான ஓய்வும் — இங்குதான் கிடைக்கிறதாம்!

ஒரே சீரான பளபளக்கும் பதினொன்று எவர்சில்வராலான பெட்டிகளைக் கொண்டது இந்தத் தொடர். உட்காரப் பெஞ்சு, சாமான் வைக்க மேலே தட்டு என்ற சாதாரண வகையில் அமைக்கப்படாமல் பெட்டிகள் முழு முழு வரவேற்பு அறைகளாகவும் படுக்கை அறைகளாகவும் நிர்மாணிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. வண்டியில் நெருக்கடி என்று எந்தத் தனிப் பிரயாணியும் உணராதபடி குறைந்த அளவு பிரயாணிகளே அனுமதிக்கப்படுகிறார்கள். ஒவ்வோர் அறையிலும் இசை ஒலிக்கும். ரயில் 'கண்டக்டர்' ஏதாவது சொல்ல விரும்பி வெளியே நின்றால் உள்ளே ஒரு பிரத்தியேக விளக்கு எரியும். கதவைத் திறந்தவுடன் இசை நின்று விடும். அதனால் பக்கத்து அறைப் பிரயாணிகளுக்கு எத்தகைய தொந்தரவும் இருக்காது.

உலகத்தில் எந்தப் பாகத்திலுமுள்ள பிரசித்தி பெற்ற ஹோட்டலிலும் கிடைக்கும் உணவின் தரத்துக்கு ஈடாக இந்த ரயில்தொடரில் கிடைக்கச் செய்ய வேண்டும் என்பது இந்த ரயில்வே நிர்வாகத்தினரின் லட்சியம். மிகப் பெரிய அளவிலான வியாபாரங்களில் ஈடுபட்டிருக்கும் கோடீசுவர 'வியாபாரப் புள்ளிகள்' அடிக்கடி தங்கள் வியாபார விஷயங்களைப் பற்றிப் பேசித் தீர்மானம் செய்ய இந்த ரயிலைத் தேர்ந்தெடுப்பதால், 'விருந்து' இந்த வண்டித் தொடரில் ஒரு பிரதான அம்சம். இதற்காக ஒரு பெட்டியின் மேல் தளத்தில் விசேஷக் கண்ணாடி மண்டபம் அமைத்து இரு பக்கங்களிலும் ஓடி மறையும் கண்ணுக்கினிய காட்சிகளைப் பார்த்துக் கொண்டே கவளம் கவளமாக ருசியிக்க உணவுகளை விழுங்க வகை செய்திருக்கிறார்கள். குறிப்பிட்ட பிரமுகப் பிரயாணிகள் அடிக்கடி இந்த ரயிலைப் பிரயாணத்துக்குத் தேர்ந்தெடுப்பதால், சிப்பந்திகளுக்கு ஒவ்வொருவருடைய ருசியும் தேவையும் தெரியும். அமெரிக்காவில் சங்கிலித் தொடர்போல் பல பெரிய

ஹோட்டல்களை நிர்வகித்து நடத்திவரும் கான்ராட் ஹில்டனுக்கு 'புளுபெரிப் பழப் பச்சடி'யின் மேல் ஒரே பிரேமை. அந்த மனிதரின் பெயர் இந்த ரயிலில் பிரயாணிகளின் பட்டியலில் இருந்து விட்டால் காலமில்லாத காலமாக இருந்தால்கூட அந்தப் 'புளுபெரி' பழத்தை உலகத்தின் எந்தப் பாகத்திலிருந்தாவது வரவழைத்துத் தயாராக வைத்து விடுவார்களாம்.

இத்தனை உயர்ந்த ரக சாப்பாட்டை ரசித்து அனுபவிக்கும் போது திருப்பங்களில் ரயில் கடபுட என்று ஓடிப் பிரயாணிகளைக் குலுக்கினால் அப்புறம் ரசிப்பதற்கு இடமேது? இந்த 'சூபர் சீப்' வண்டியின் இஞ்சின் டிரைவர்கள் தங்கள் தொழிலில் கைதேர்ந்தவர்கள். ரயில் தொடர் நிற்பதும் தெரியாதாம்! புறப்படுவதும் தெரியாதாம்!

சாப்பாடு போடும் விஷயத்தில் காண்பிக்கும் சிரத்தையை நிர்வாகம் மற்றச் சௌகரியங்கள் செய்து கொடுப்பதிலும் காண்பிக்கின்றது.

ஒரு சந்தர்ப்பத்தில் எட்டுப் பிரயாணிகள் ஒரு குழுவாகச் சிகாகோவிலிருந்து லாஸ் ஏஞ்சல்ஸ் நகரத்துக்குப் போய்க் கொண்டிருந்தார்கள். லாஸ் ஏஞ்சல்ஸ் நகரத்துக்குப் போய்ச் சேர்ந்த மூன்றாவது மணி நேரத்தில் அங்கிருந்து ஹோனலுலுத் தீவுக்குப் புறப்படும் கப்பலில் அவர்கள் கிளம்பியாக வேண்டும். இது முன்பே நிச்சயிக்கப்பட்ட ஏற்பாடு. அவசரமான விஷயம்கூட!

ஆனால் சிகாகோவை விட்டுக் கிளம்பிய சற்று நேரத்துக்கெல்லாம் ஆரம்பித்த புயலினாலும் பனி மழையினாலும் வண்டி ஓட்டத்தில் தாமதமேற்பட்டது. குறிப்பிட்ட நேரத்துக்குப் பதிலாக ஐந்து மணி தாமதமாகத்தான் லாஸ் ஏஞ்சல்ஸுக்குப் போய்ச் சேரும் என்ற நிலை ஏற்பட்டது. கப்பல் அதற்குள் புறப்பட்டு விட்டிருக்குமே!

அந்தப் பிரயாணிகளுக்கு இந்தக் கவலையினால் சாப்பாட்டில் மனம் நாடவில்லை. இதைக் கவனித்த பிரதான சிப்பந்தி 'இந்த ரயிலில் சாப்பாட்டைப் புறக்கணித்துக் கவலைப்படுபவர்கள் நீங்கள்தான். இப்படிக் கவலைப்படுவதை இந்த நிர்வாகம் பொறுக்காது. சந்தோஷமாகச் சாப்பிடுங்கள்! உங்களைக் கப்பலில் சேர்ப்பது எங்கள் பொறுப்பு' என்று சொல்லி விட்டு அதற்கான ஏற்பாட்டில் முனைந்தார்.

அடுத்த ஸ்டேஷனில் வண்டி நின்ற போது, ரயில் நிர்வாகத் தலைவர் ஃபிரெட் கர்லியுடன் அந்த ரயில் கண்டக்டர் 'டிரங்' டெலிபோன் மூலம் அந்த எட்டுப் பிரயாணிகளின் நிலையை விவரித்தார்.

அதற்கு அடுத்த ஸ்டேஷனில் அந்தக் கண்டக்டருக்கு ஒரு தந்தி காத்திருந்தது. அதன் பிரகாரம் அந்தப் பிரயாணிகள் கலிபோர்னியா பிரதேசத்திலுள்ள 'நீடில்ஸ்' என்னும் ஸ்டேஷனில் இறங்க வேண்டும். அங்கு அவர்களுக்காக ஒரு கார் காத்திருக்கும். அந்தக் கார் அவர்களை ஒரு பிரத்தியேக விமானத்துக்கு இட்டுச் செல்லும். அந்த விமானம், ரயில் லாஸ்ஏஞ்சல்ஸுக்குச் சரியாகப் போய்ச் சேரும் நேரத்தில் அவர்களை அந்நகருக்குக் கொண்டு போய்ச் சேர்க்கும். காரையும் விமானத்தையும் தங்கள் சொந்தப் பொறுப்பில் டெலிபோன் மூலம் ரயில்வே நிர்வாகமே ஏற்பாடு செய்து விட்டது! அந்தப் பிரயாணிகளும் கவலைக்குள்ளாகாமல் கப்பலைப் பிடித்து விட்டார்கள்!

'இதென்ன! பெரிய மிலியன் டாலர் விஷயமோ?' என்று அமெரிக்கர்கள் அலட்சியமாகக் கேட்பது வழக்கம். ஆனால் இந்த 'சூபர் சீபின்' ஒரு ரயில் தொடர் மாத்திரம் மூன்று மிலியன் டாலர் — ஏறத்தாழ நூற்றி ஐம்பது லட்ச ரூபாய் பெறுமானது. இது மாதிரி ஐந்து தொடர்கள் குறிப்பிட்ட நேரத்தில் சிகாகோவுக்கும் லாஸ் ஏஞ்சல்ஸுக்கும் இடையே ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன.

சமையற்காரர்கள், கவனிப்பாளர்கள், எல்லாருமே தங்கள் திறமையால் நிர்வாகத்துக்குப் பெருமை தேடித் தருபவர்கள்.



ஒரு தடவை அமெரிக்க அரசாங்கத்தைச் சேர்ந்த உயர்ந்த அதிகாரி ஒருவரும் அவர் மனைவியும் 'சூபர் சீபில்' பிரயாணம் செய்து கொண்டிருந்தார்கள். அதே தொடரில் உலகப் புகழ் பெற்ற ஹாலிவுட் நடிகையும் பிரயாணம் செய்து கொண்டிருந்தாள். ரயிலின் பிரதான சிப்பந்தியிடம் அந்த அதிகாரியின் மனைவி தான் அந்தத் திரைப்பட நடிகையைச் சந்திக்க விரும்புவதாகச் சொன்னாள். இந்த விஷயத்தைச் சிப்பந்தி நடிகையிடம் சொன்னபோது அவள் அலட்சியமாக, 'அப்படியானால் அந்த அம்மாளை இப்படி அழைத்து வாருங்கள்' என்று சொல்லி விட்டாள். 'சரி' என்று தலையை ஆட்டிவிட்டு அந்தச் சிப்பந்தி வெளியே வந்து விட்டார். ஆனால் அந்த அதிகாரியின் மனைவியை நடிகையின் அறைக்கு அழைத்துச் செல்வது அந்தஸ்துக்கு ஏற்ற விஷயமில்லையே!

சிறிது நேரம் கழித்து அந்தச் சிப்பந்தி நடிகையின் அறைக்கு வந்தார். அந்த அதிகாரியின் மனைவி உடல் நலம் பாதிக்கப்பட்டு எதிர்பாராமல் தன் அறையிலேயே இருப்பதாகவும் அதனால் நடிகை அங்கே வருவது உசிதம் என்றும், உடல் நலக் குறைவுபற்றி அந்த அதிகாரியின் மனைவி வெளிக் காட்டிக் கொள்ள விரும்பாத நபரானபடியால் சம்பிரதாயத்துக்குக்கூட அது பற்றி விசாரிக்கவேண்டாம் என்றும் வேண்டிக் கொண்டார். சந்திப்பும் அறிமுகமும் அதிகாரியின் அறையிலேயே அமர்க்களமாக நடந்தன. அதிகத் திருப்திக்கு ஆளானவர் அந்த ரயில் சிப்பந்திதான்.

காசி, ராமேசுவரம் போய் வருவது நமக்கு ஜன்ம சாபல்யம் அளிக்கும் என்று நம்மில் பல பேர்கள் நினைப்பது போல 'சூபர் சீபில்' ஒரு தடவை பிரயாணம் செய்தால் ஜென்மம் சாபல்யமடையும் என்று நினைக்கும் அமெரிக்கர்கள் அநேகர் உண்டு.

(ஆதாரம்: காரனெட்)



ரயில் துக்கடா

வந்தவர்: ஐயா! இந்தப் பார்சலை பங்களூருக்கு அனுப்ப வேண்டும். பத்து நாட்கள் கழித்துப் போய்ச் சேர்ந்தால் போதும்.

குமாஸ்தா: நீங்கள் தவறான இடத்துக்கு வந்திருக்கிறீர்கள்.

வந்தவர்: இல்லையே. 'சாமான்கள் பதிவு செய்யும் இடம்' என்று அறிவிப்புத் தொங்குகிறதே?

குமாஸ்தா: இது லாரி பார்சல் ஆபீஸ். உங்கள் சாமான் பங்களூருக்கு நாளைக்கே போய்ச் சேர்ந்துவிடும். பத்துப் பதினைந்து நாட்கள் கழித்துத்தான் போக வேண்டுமானால் நீங்கள் செல்ல வேண்டிய இடம் ரயில்வே பார்சல் ஆபீஸ்!

ஃ ஃ ஃ

''ஜப்பானில் ரயில் வண்டியின் வருகையைப் பார்த்துக் கடிகாரத்தில் நிமிஷ முள்ளைத் திருப்பி வைக்கிறார்களாம்!''

''அடப் பாவமே! அவர்கள் ஏன் அவ்வளவு மோசமான கடிகாரம் செய்கிறார்கள்?''

ஃ ஃ ஃ

இவர்: எட்டேகால் மணி வண்டியில் என் மனைவியை எதிர்பார்த்து வந்தேன். வண்டி, முந்நூற்று நாற்பத்தேழு நிமிஷம் லேட்டாம். ரயில்வே கால அட்டவணைப் புத்தகத்தால் எவ்வித உபயோகமும் இல்லை.



அவர்: நன்றாகச் சொன்னீர்கள்! கால அட்டவணை என்று ஒன்று இருப்பதால்தானே அந்த வண்டி இவ்வளவு நூறு நிமிஷம் லேட் என்று தெரிந்து கொள்ள முடிகிறது!

ஃ ஃ ஃ

கொச்சின் ஹார்பர் டெர்மினஸ் ஸ்டேஷனிலிருந்து சென்னை சென்டிரலுக்கு வர விரும்புகிறவர்கள், சென்னைக்கு டிக்கட் எடுப்பதில்லையாம். சென்னை — கல்கத்தா பிரிவிலுள்ள போலிரெட்டிப் பாளையம் என்ற சிறு ஸ்டேஷனுக்கு டிக்கட் வாங்குகிறார்கள். அதனால் ஒரு ரூபாய் எழுபத்தைந்து காசு லாபம் கிடைக்கிறதாம்! உங்களுக்கு ஆச்சரியமாக இருக்கிறதல்லவா?

காரணம் இதோ:

கொச்சி - சென்னை சென்ட்ரல் 714கி.மீ.

சென்ட்ரல் - போலிரெட்டிப் பாளையம் 90கி.மீ

கொச்சி - போலிரெட்டிப் பாளையம் 804கி.மீ.

800 கிலோமீட்டருக்கு அதிகமாகப் பிரயாணம் செய்பவருக்குக் கட்டணமின்றி ஒரு துயில் பலகை ஒதுக்கப்படும். எண்ணூறு கிலோ மீட்டருக்குக் குறைவாகப் பிரயாணம் செய்பவர்கள் துயில் பலகை வேண்டுமானால் ஓர் இரவுக்கு மூன்றரை ரூபாய் கட்டணம் செலுத்த வேண்டும்! எனவே, கொச்சியிலிருந்து போலிரெட்டிப்பாளையம் டிக்கட் வாங்குகிறவருக்கு உபரிக் கட்டணம் இன்றியே துயில் பலகை கிடைக்கிறது. தொண்ணூறு கிலோ மீட்டருக்கான டிக்கட் கட்டணம் தண்டமாகப் போகட்டுமே!

ஃ ஃ ஃ

பிரயாணி (புகார் செய்யும் தோரணையில்): ஸார்! இந்த ஸ்டேஷனில் ஒரு தலைச் சுமைக்கு நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ள கூலி இருபது நயா பைசா தானே?



ஸ்டேஷன் மாஸ்டர்: ஆமாம்!

பிரயாணி: போர்ட்டர் பத்தணா கேட்கிறான்.

ஸ்டேஷன் மாஸ்டர் (சமாதானமாக): இன்னுமா பழைய கணக்கிலேயே இருக்கிறான்? வரட்டும், அவன். இனிமேல் 'அறுபத்திரண்டு நயா பைசா' என்று புதுக் கணக்கில் கேட்கச் சொல்கிறேன்!

ஃ ஃ ஃ

ரயில்வே புதிதாக ஏற்பட்ட காலம். அதிகாரிகள் அனைவரும் ஆங்கிலேயர்கள். அவர்கள் கிறிஸ்தவர்களாக இருந்தாலும் வைதிக நெறியைப் பின்பற்றுகிறவர்களிடம் பரிவுடன் நடப்பார்களாம்.

திருத்துறைப்பூண்டி — கோடிக்கரை இருப்புப் பாதை போடும்போது திரு ஷார்ட் என்ற ஆங்கிலேயர் ரயில்வே இஞ்சினீயராக இருந்தார். ஓர் இடத்தைத் தோண்டுகையில் பதினொரு கற்சிலைகள் — எல்லாம் தெய்வ உருவங்கள் கிடைத்தன. அருகே நின்று வேலையை மேற்பார்வையிட்டுக் கொண்டிருந்த திரு ஷார்ட், ஒரு குறிப்பிட்ட சிலையின் பாதி உருவம் வெளிப்பட்டதுமே, '**நிறுத்து, நிறுத்து**' என்று கூச்சலிட்டார்.



அடுத்த விநாடியே எல்லோரும் திரும்பிப் பார்த்தார்கள்.

''மற்றச் சிலைகளை நீங்கள் புரட்டிக்கிரட்டி வெளியே எடுத்தது சரி: இந்தச் சிலையை நான் குறிப்பிடுகிறவர்கள்தான் தூக்க வேண்டும்'' என்றார். நான்கு தொழிலாளர்களைக் கூப்பிட்டு அருகே இருந்த ஊருணியில் குளித்து விட்டு வரச் சொன்னார். நெற்றியில் திருநீறு பூசிக் கொள்ளச் சொன்னார். அதற்குள் அந்தச்சிலையை வைப்பதற்குத் தனி மேடை தயாராகி விட்டது.



'மடி'யாக இருந்த நான்கு தொழிலாளர்களும் பய பக்தியோடு அந்தச் சிலையை வெளியே எடுத்து மேடையில் வைத்தார்கள்.

திரு ஷார்ட் மகிழ்ச்சியோடு வணங்கினார், அந்த விநாயகர் சிலையை!

ஃ ஃ ஃ

பிரயாணி: கார்ட் சார்! அதோ அந்த மூலையில் உட்கார்ந்திருக்கிற ஆசாமி பைத்தியம் போல் இருக்கிறது. அடிக்கடி, 'நான் ஐதரலி மகன் திப்புசுல்தானுக்கும்' என்று தனக்குத் தானே உளறிக் கொண்டிருக்கிறான். கொஞ்சம் வந்து கவனியுங்களேன்.

கார்ட்: கவலைப்படாதீர்கள். அடுத்த ஸ்டேஷன் ஸ்ரீரங்கப்பட்டணம்தான். இறங்கி விடுவான்.

ஃ ஃ ஃ

ரயில் வண்டி 'உஸ்' என்று பெருமூச்சு விட்டுக் கொண்டே வந்து அந்த ஸ்டேஷனில் நின்றது.

கடைசியாக வண்டியுள் ஏறிய பிரயாணி ஒருவர், சாமான்கள் வைக்கும் 'லக்கேஜ்' பலகையில் சுகமாகப் படுத்திருந்த ஒருவரைப் பார்த்து, ''ஐயா! இது சாமான்கள் மட்டும் வைப்பதற்கான பலகை; இதோ பார்த்தீர்களா, 'சாமான்களுக்கு மட்டும்' என்ற அறிவிப்பை! தயவுசெய்து கீழே இறங்குங்கள். என்னுடைய பெட்டி படுக்கைகளை யெல்லாம் மேலே வைக்க வேண்டும்'' என்று கொஞ்சம் காட்டமாகவே சொன்னார்.

படுத்திருந்த ஆசாமி ரோஷத்தோடு எழுந்திருந்து கிண்டலாகச் சொன்னார்: ''ஐயா, பெரியவரே! அதோ பார்த்தீர்களா, 'இந்தப் பெட்டி 16 பேர் உட்காருவதற்கு மட்டும்' என்ற இன்னொரு அறிவிப்பை! நீர்தான் 17வது பிரயாணி! எண்ணிப் பார்த்து விட்டுப் பெட்டி படுக்கைகளைத் தூக்கிக் கொண்டு வெளியே போய் வேறு இடம் பாரும்!''

ஃ ஃ ஃ

டிக்கட் வாங்குபவர்: திருச்சிக்கு இரண்டு டிக்கட் கொடுங்கள். ஒன்று நான் போய்த் திரும்பி வருவதற்கு. இன்னொன்று என் மனைவி என்னுடன் திரும்பி வராமலிருப்பதற்கு.

ஃ ஃ ஃ

ரயில்வேக்களில் நிகழும் விபத்துக்களைக் கட்டுப்படுத்துவதற்காக, அநேக வழிமுறைகளைக் கடைப்பிடிக்கிறார்கள். அன்றாட அலுவலில் அனுசரிக்கப்பட வேண்டிய பொது விதிகளைச் சம்பந்தப்பட்ட சிப்பந்திகள் சரிவரப் புரிந்து கொள்ளாததால் பல விபத்துக்கள் உண்டாகின்றனவாம். இந்தக் குறையை நீக்குவதற்காக, 'பாதுகாப்புப் பயிற்சி முறை முகாம்' தட்சிண ரயில்வேயில் மூன்று இடங்களில் நடத்தப்படுகிறது. திருச்சி, பெங்களூர், குண்டக்கல். பல ஸ்டேஷன்களிலிருந்தும் வந்துள்ள டிரைவர்கள், கார்டுகள், ஸ்டேஷன் மாஸ்டர்கள் முதலியோர்களுக்கு, இந்த ஊர்களிலுள்ள பாதுகாப்பு முகாம்களில் பொது விதிகள் நினைவு படுத்தப்படுவதுடன் அவர்கள் தமக்குள் மனம் விட்டுப் பேசவும் வாய்ப்பு அளிக்கப்படுகிறது. ஒரு வாரம் நடைபெறும் இம் முகாமில் இரவில் கலை நிகழ்ச்சிகள் உண்டு. பயிற்சி பெற வந்திருப்பவர்களே தயாரித்து நடத்துவார்கள். கட்டுத் திட்டம் இல்லாத சுதந்திரமான நிகழ்ச்சிகளாக இவை இருக்கும். ரயில்வே நிர்வாகமும், அதிகாரிகளும், ஏன், கார்டு, டிரைவர் ஸ்டேஷன் மாஸ்டரும் கூட, கேலி செய்யப்படுவதுண்டு. ஆனால் காரண, காரியத் தொடர்பு இருக்காது!



ஃ ஃ ஃ

மெதுவாக ஊர்ந்து சென்ற ரயில் ஒரு புகைவண்டி நிலையத்தில் நின்றது. பிரயாண அலுப்படைந்த பிரமுகர் ஒருவர் இறங்கி டிரைவரிடம் சென்றார்.

''என்ன, டிரைவர்! உங்களால் இன்னும் கொஞ்சம் வேகமாகப் போக முடியாதா?'' என்று கேட்டார்.

''என்னால் போக முடியும். ஆனால் நான் வண்டியுடன் கூடவே செல்லக் கடமைப் பட்டவனாயிற்றே!''



நல்ல வெய்யில் நேரம்.

தென்னூர் ஜெனரல் ஆஸ்பத்திரியின் ஆண்கள் வார்டில் மாட்டியிருந்த 'பிக்பென்' கடிகாரத்தில் பன்னிரண்டு முறை மணி அடித்து ஓய்ந்தது.

அந்தப் பெரிய கடிகாரத்தை நம்பாதவன் போல், தன் கையில் கட்டியிருந்த சிறிய கைக் கடிகாரத்தின் முன்னையும் ஒரு முறைக்கு இரு முறை கவனமாகப் பார்த்துக் கொண்டான், கண்ணன் — ஒரு டிக்கெட் பரிசோதகர்.

கட்டிலில் உடல் நலம் குன்றிப் படுத்திருந்த தந்தை குருசாமியை ஆதுரத்துடன் பார்த்தான் கண்ணன். மகனின் மன ஓட்டத்தைப் புரிந்து கொண்ட குருசாமி ஆறுதலாகச் சொன்னார்: "கவலைப்படாமல் போய் வா, கண்ணா! எனக்கென்ன, உன் அம்மா இருக்கிறாள்..... இந்த வார்டு நர்ஸ் — தங்கமான பெண் — இருக்கிறாள். எல்லாரும் கவனித்துக் கொள்வார்கள்! கடமை — டியூட்டி — முக்கியமில்லையா, போ, போய் வா, அப்பா!"

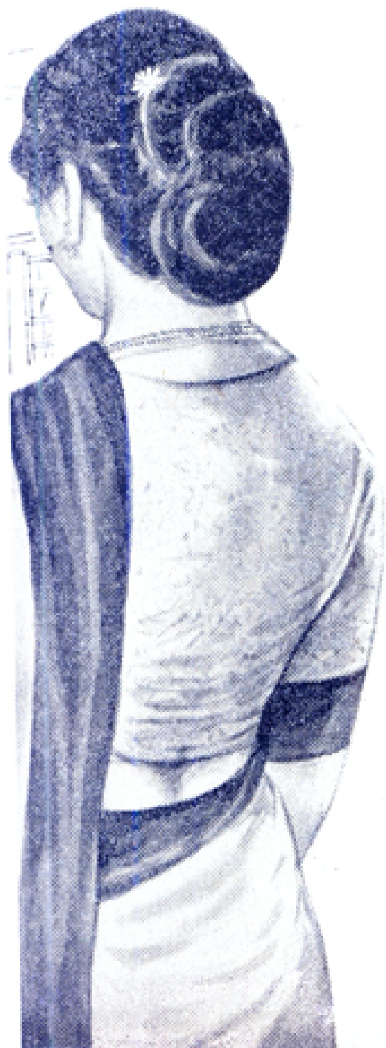
கொஞ்சம் தொடர்ச்சியாகப் பேசக்கூட அந்தக் கிழவரால் இயலவில்லை. மேல் மூச்சு, கீழ் மூச்சு வாங்க, 'லொக் லொக்' என்று இருமினார்.

"அதற்கில்லை, அப்பா, 'தகப்பனாருக்கு உடல்நலக் குறைவு; ஆஸ்பத்திரியில் சேர்த்திருக்கிறேன்; ஒரு வாரம் லீவு கொடுங்கள்' என்று நேற்றே ஸ்டேஷன்மாஸ்டரைக் கேட்டேன். 'உனக்குப் பதிலாகப் போட வேறு ஆள் இல்லை' என்று விடுமுறை தர மறுத்து விட்டார். திருவண்ணாமலை கார்த்திகை தீபம் ஸ்பெஷல் டூட்டிக்கு நான்தான்

போக வேண்டும் என்றால்.....அது வும் உடனே கிளம்ப வேண்டும் என்றால்...... எனக்கு உங்களை விட்டுப் போகவே மனம் இல்லை, அப்பா, அதுவும் இந்த நிலைமை யில்! நான் போனால் திரும்பப் பத்துப் பன்னிரண்டு நாட்களாக லாம்.''

''அதுதான் சொன்னேனே, நீ கவலைப்படாமல் போய் வா, என்று. எனக்குச் சுரம் 'நார்ம லுக்கு' வந்து நான்கு நாட்களா கின்றன. இனிமேல் உடல் படிப் படியாகக் குணம் அடைய வேண் டியதுதானே!''

மருந்துக் கடையிலிருந்து வாங்கி வந்திருந்த 'இன்ஜெக்ஷன் டியூப் பையும்' தந்தையின் செலவுக்குக் கொஞ்சம் ரூபாய்களையும் கட்டி லுக்குப் பக்கத்தில் இடுப்பு உயரத் துக்கு நின்று கொண்டிருந்த சின்ன அலமாரியில் கண்ணன் வைத்தான்.



ஒரு மணிக்குத் திருவண்ணாமலைக்குச் செல்லும் வண்டி திருச்சி ஜங்ஷனிலிருந்து புறப்படுகிறது. நேரே ரயில் நிலையம் செல்லும் ஏற்பாட்டுடன்தான் கண்ணன் வீட்டி லிருந்து வந்திருந்தான். பச்சை தோள் பட்டி வைத்த வெள்ளைக் கோட்டு, வெண்மையான பேண்ட், கருப்புத் தொப்பி, 'டிக்கட் பரிசோதகர்' என்று பொறிக்கப் பட்ட 'பேட்ஜ்' இத்தியாதி அடங்கிய சிறிய 'கான் வாஸ்' பை ஒன்று அவனுடைய இடது கையை அலங் கரித்துக் கொண்டிருந்தது.

தந்தையிடம் அரை மனத்தோடு விடைபெற்றுக் கொண்டு ரயில் நிலையம் நோக்கி விரைய, அவசரம் அவசரமாக 'வார்டை' விட்டு வெளியேறினான் கண்ணன், முகத்தில் சிந்தனை ரேகைகளுடன்.

எதிரே ஓர் இளம் நர்ஸ் வருவதைக்கூடக் கவனியா மல் நடந்து கொண்டிருந்தவன், கடைசி நேரத்தில் சுதாரித்துக் கொண்டு நகர்ந்து அவளுக்கு வழிவிட்டான்.

ஒரு விநாடிதான் அந்த அழகு மங்கையின் முகத்தைக் கண்ணனால் கவனிக்க முடிந்தது.

அந்த ஒரு கணத்தில் அந்த எழில் முகத்தைப் பார்த்து, அதே முகம்தானா என்று ஐயுற்று, அதே முகந்தான் என்று தெளிந்தும் விட்டான்!

கண்ணன் அதிர்ந்து போனான். அவனுடைய உடம்பு புல்லரித்தது.

'நளினி' என்று யாரோ அவனுடைய காதில் ரகசியம் பேசுவது போல் உணர்ந்தான். ஆமாம், அவன் அறிந்த முகம்தான் அது; அவனுக்குத் 'தெரிந்த' நளினிதான் அந்த நர்ஸ்!

அன்றைக்கு அவளுடைய பட்டுடலை நைலக்ஸ் புட வையும், சாட்டின் 'சிக்' ஜாக்கெட்டும் தழுவியிருந்தன.

இன்றோ ?

நர்ஸ் யூனிபாரம் — புனித வெள்ளுடை....

ஆனால் அதே நிலவு முகம், பரந்த நெற்றி, குறு குறுத்த கண்கள், சிரித்தால் குழியும் கன்னங்கள்..... இத்தியாதி....இத்தியாதி.

அவளை அவன் 'தெரிந்து' கொண்ட அந்தச் சம்ப வம் நடந்து ஒரு வாரம்கூட ஆகியிருக்காது.....

தூத்துக்குடி — சென்னை எக்ஸ்பிரஸ் ஜகஜ்ஜோதியாக வந்து திருச்சி ஜங்ஷனில் நின்றது.

பிரயாணிகள் ஏறுவதும், வண்டியிலிருந்து கீழே இறங்குவதுமாக ஒரே சந்தை இரைச்சல்.

இரண்டாம் வகுப்புப் பெட்டியிலிருந்து நடுத்தர வயதுடைய மாது ஒருத்தி, கையில் நான்கு அல்லது ஐந்து ஆண்டே நிரம்பிய சிறுவன் ஒருவனைப் பிடித்துக் கொண்டு கீழே இறங்கினாள்.

யாராவது பணம் படைத்தவர்கள், வேண்டுமென்றே டிக்கட் வாங்காமல் திண்டுக்கல்லிலிருந்து பிரயாணம் செய்து விட்டு, இரட்டிப்புக் கட்டணத்தைக் கையில் வைத்துக் கொண்டு, 'இதோ, டி..டி..ஆர். — சார்! ஒரு கேஸ் போட்டுக் கொண்டு ரசீது கொடுங்கள்' என்று கேட்க மாட்டார்களா என்று கனவு கண்டுகொண் டிருந்த கண்ணனின் கழுகுக் கண்களில் அந்த அரை டிக்கட் — சிறுவன் — தென்பட்டால் சும்மா விருப்பானா?

'நிச்சயம் அந்தப் பையனுக்கு டிக்கட் வாங்கியிருக்க மாட்டார்கள். குழந்தைக்கு அபராதத்தோடு முழுக் கட்டணம் வசூலித்து விடலாம்' என்று நினைத்த கண்ணன், 'டி.டி.ஆர் — நடை' போட்டு அவர்களை மெல்ல அணுகினான். ''டிக்கட் பிளீஸ் மேடம்!''

நாகரிகமாக உடை அணிந்திருந்த அந்த அம்மாளின் மணிபர்சிலிருந்து முதலில் வெளிப்பட்ட டிக்கட்டே சிவப்பு நிற அரை டிக்கட்தான்; அந்தக் 'கோழிக் குஞ்சுக்கான' 'ஹாஃப் டிக்கட்!'

முணுமுணுக்கக் கூடச் செய்யாமல் அந்த அம்மாள் கொடுத்த ஒன்றரை டிக்கட்டுகளி லும் தன் 'இன்ஸ்பெக்ஷ'ச் கவையில்லாமல் பதித்துத் திருப்பிக் கொடுத்து விட்டு, ஓர் அடி எடுத்து வைத்து நகர்வதற்குள்....

......அந்த இள மங்கை வந்து சேர்ந்தாள்.

பரபரப்போடு அந்த அம்மாளின் கையில் இருந்த 'பிளாஸ்டிக்' அழகுக் கூடையைக் கையில் வாங்கிக் கொண்டே, "மன்னிக்க வேண்டும், டாக்டர், கொஞ்சம் தாமதமாகி விட்டது" என்று குழைந்தாள்.

கண்ணனுக்கு ஒரு நப்பாசை — அந்தப் பெண்ணின் டிக்கட்டையும் கேட்டு வாங்கிப் பரிசோதித்தால் என்ன?

"டிக்கட் பிளீஸ், மேட....ம்....ஓ...மிஸ்!"

ஒரு விநாடி திகைத்துப் போனாள், அந்தப் பெண். அடுத்த விநாடியே சமாளித்துக் கொண்டாள்: "ஓ..... டிக்கட்டா? நான் ரயிலில் வரவில்லையே! திண்டுக்கல்லிலிருந்து வந்த இந்த டாக்டர் 'ஸிஸ்டரை' அழைத்துப் போக வந்தேன் நான். அவ்வளவுதான்!"

குறும்பு கொப்பளித்தது அவள் குரலில். கண்ணனை ஏற இறங்கக் கடைக்கண்ணால் அவள் பார்த்த பார்வைக்குப் பொருள்: 'ரயிலில் டிக்கட் இல்லாமல் பிரயாணம் செய் திருந்தால்தானே உங்கள் 'ஜபர்தஸ்து' எல் லாம்! இப்போது?'

"ஓஹோ, அப்படியா? 'உங்களுடைய பிர யாண டிக்கட்டைக் கொடுங்கள்' என்று நான் கேட்க வில்லையே! 'டிக்கட்' என்று தான் கேட்டேன். பிளாட்பாரத்துள் நுழைந்த தற்குப் பிளாட்பாரம் டிக்கட் வாங்கிக் கொண்டு வந்திருக்கிறீர்கள் அல்லவா? அதைக் காண்பித்தால் போதும். அதுவும் ஒரு வகை டிக்கட்தானே!" என்று விடாக்கண்டன் கண்ணன் சட்டம் பேசினான்.

தவறி விழுந்த இடம் அப்போதுதான் தட்டுப்பட்டது அந்தத் 'தாமரை மலருக்கு!'

'ஓகோ! ரயிலில் பிரயாணம் செய்திருக்கா விட்டால்கூட இந்த 'டி.டி.ஆர்.' லிங்கரர் களால் ஏதாவது தொந்தரவு கொடுக்க முடி யும் போலிருக்கிறதே!' நங்கையின் முகம் தொங்கியது: "மன்னிக்கணும் சார்! ப்ளீஸ்! நான் ஆஸ்பத்திரியிலிருந்து தாமதமாகப் புறப்பட்ட அவசரத்தில் பிளாட்பாரம் டிக் கட் வாங்க மறந்து விட்டேன், சார்! அந்த எண்ணமே எழவில்லை சார், எனக்கு! இப் படியே 'ஆஃப் சைட்' வழியாகப் பிளாட் பாரத்துக்குள் வந்து விட்டேன், சார்!" கெஞ்சாத குறை. இப்படிக் கூறினாள் அவள்.

அந்த டாக்டரம்மாளோ கெஞ்சவே செய் தாள்: "நான் தென்னூர் ஆஸ்பத்திரியில் டாக்டராக இருக்கிறேன். இவள் என் னுடைய நர்ஸ் நளினி. நான் இந்த ரயிலில் வருவதாக எழுதியிருந்தேன். இவன் என் னுடைய பையன்.... இவனுடைய அரை டிக்கட்டையும்தான் பார்த்தீர்களே! ஆகையி னால், நாங்களெல்லாம் தவறுதலாக நடந்து கொள்வோமென்று நீங்கள் எதிர்பார்க்க மாட்டீர்கள் என்று நினைக்கிறேன்..... ம்!"

கொஞ்சம் நகர்ந்தது அந்த 'இரண்டரை டிக்கட் குழு' கண்ணனின் பதிலுக்குக் காத் திராமல்.

"உண்மைதான். ஒத்துக் கொள்கிறேன், நீங்கள் — நர்ஸ் — நீங்கள் மட்டும் ரயிலில் பிரயாணம் செய்யவில்லை என்று.... ஆனால், எங்களுக்குக் கடமை என்று ஒன்று இருக்கிற தல்லவா?" என்று கண்ணன் பிடிவாதமாக இருந்தான்.

"அப்படி யென்றால்?" இடை வெட்டி னாள், நர்ஸ் நளினி.

"அப்படி யென்றால்.... திண்டுக்கல்லி லிருந்து கட்டணமும் அபராதமுமாக இரட் டிப்பு 'சார்ஜ்' கட்ட வேண்டும்!" நாவினால் உதடுகளைத் தடவி விட்டுக் கொண்டான் கண்ணன்.

"ஓ காட்! ரயிலில் பிரயாணம் செய்திருந் தால் அல்லவா, நான் பணம் கட்ட வேண்டும்? அபராதம் வேறா? நான் என்ன கொலை, கிலை செய்து விட்டேனா? இது அநியாயம்; அக்கிர மம்!" பல்லைக் கடித்துக் கொண்ட நளினி சண்டைக்கு ஆயத்தமானாள்.

இதற்குள் அவர்களைச் சுற்றி ஒரு பெருங் கூட்டமே கூடி விட்டது. நளினிக்கு அவ மானமாக வேறு இருந்தது.

"ஆல் ரைட்! ரசீதைக் கொடுங்கள்! மேலே எழுதி, இந்தப் பணத்தை எப்படித் திரும்ப வாங்கவேண்டுமோ, அப்படி வாங்கிக் கொள்கிறேன்!" என்று வர்மமாகச் சொன்ன நளினி, தன் அழகுப் பையிலிருந்து ஒரு பத்து ரூபாய் நோட்டை எடுத்து நீட்டினாள்.

கண்ணன் ஒன்றுமே பேசவில்லை. மெல்லச் சிரித்துக் கொண்டே, விறுவிறு வென்று ரசீதை எழுதினான். ஓர் இடத்தில் தயங்கி எழுதுவதை நிறுத்தி நளினியை ஏறெடுத்துப் பார்த்துக் கேட்டான்: "மிஸ், உங்கள் பெயர்...?"

"பெயர் மட்டும் போதுமா? இல்லை, சாட்சி, சம்மனெல்லாம் வேண்டுமா? பெரிய திருட்டு வழக்கைக் கண்டு பிடிச்ச மாதிரி தான்!" என்று நர்ஸ் சீறினாள்.

"தொந்தரவுக்கு மன்னிக்க வேண்டும். இந்த ரசீதில் பெயர் எழுதுவதற்காக ஒரு 'காலம்' இருக்கிறது. அதனால்தான் கேட் டேன். எங்களுக்குக் கடமை என்று ஒன்று இருக்கிறதல்லவா? இல்லா விட்டால், 'மிஸ். எக்ஸ்' என்று எழுதி விட்டுமா?"

"வேண்டாம், வேண்டாம். 'நளினி' என்று போடுங்கள்!" வேண்டா வெறுப் பாகப் பெயரைச் சொன்னாள்.

ரசீதையும், பாக்கிச் சில்லறையையும் நளினியிடம் கொடுத்த கண்ணன் நமட்டுச் சிரிப்புடன் அந்த இடத்தை விட்டு அகன்றான்.

நளினிக்கு ஆத்திரம் பற்றிக் கொண்டு வந்தது. "என்ன ரயிலோ, என்ன ரூலோ!" என்று பொரிந்தாள்.



இவ்வளவும் நிழற் படம் போல் கண்ணனின் மனத் திரையில் ஒரு விநாடி யில் விழுந்து மறைந்தது.

அந்த நர்ஸ் நளினிதான் இந்த நர்ஸ் என்று உணர அதிக நேரமாக வில்லை கண்ணனுக்கு.

பார்வையாளர்கள் அனுமதிக்கப்படாத நேரத்தில் ஆஸ்பத்திரிக்குள் வந்திருந்தான்

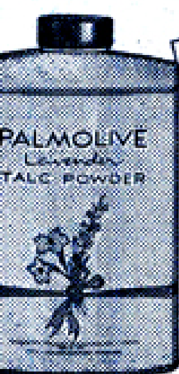
வசீகரத்தையும், பெருமிதத்தையும் கொடுக்கும் நறுமணம் உங்களுக்கு பாமாலிவ் லவண்டர் டால்க் உபயோகிப்பதால்.

உங்களுக்கு மிகவும் பிடித்தமான ஸெண்டுகள்—உங்களுக்காகவே மீண்டும் உருவாக்கப்பட்டிருக்கின்றன!

ஒரு காலத்தில் உலக அழகுக் கேந்திரங்களிலி ந்து இறக்குமதி செய்யப்பட்டவையும், உங் களுக்கு மிகவும் பிடித்தமானவையுமான ஸெண்டுகளின்றி இனி நீங்கள் தவிக்கவேண் டாம்... இன்று பாமாலிவ் லவண்டர் டால்க் ட்டுமே அளிக்கும் வசீகர நறுமணத்தினுலும், பருமிதத்தினுலும் உங்கள் உடலைச் சொகுசா கப் பராமரிக்க முடியும். பாமாலிவ் லவண் டரை உங்கள் உடம்பு முழுவதும் தூவிக் கொண்டு, சூழ்ந்து நிற்கும் அதன் இனிய வசீகர நறுமணத்தினுல் களிப்படையுங்கள்.

எப்போழுதும் புத்துணர்ச்சியுடனும் நறுமணம் சூழ்ந்த அழகுடனுமிருக்க பாமாலிவ் லவண்டர் டால்க்.

புதிய, நவீன காஸ்மெடிக் டின்!





மற்றும் கிடைக்கும் பாமாலிவ் டால்க் டீலக்ஸ்—
மயக்கும் 17 ஸெண்டுகளின் அற்புதமான கலவை

.J TAM.

அவன். அதோடு, எப்போது வேண்டுமானு லும் வந்து போக அனுமதிக்கும் ஆஸ்பத்திரி அனுமதிச் சீட்டும் அவனிடம் இல்லை.

வேண்டுமென்றே நளினி ஏதாவது தொந் தரவு கொடுத்தால் என்ன செய்வது என்று அஞ்சிய கண்ணன், அவளைக் கண்டும் காணாத வாறு ஒதுங்கி விரைவாக நடந்தான்.

நளினிக்கு, இது அவனுடைய 'முறை' அல்லவா? இடைத்த சந்தர்ப்பத்தை விடு வாளா, நழுவ!

''மிஸ்டர் 'டி.டி.ஆர்.' சார்! உங்களைத் தான்!'' என்று அழைத்தாள் நளினி.

கண்ணனுடைய ரத்தம் உறைவதுபோல் இருந்தது.

''கண்ட கண்ட நேரங்களிலெல்லாம், ஏன் இப்படித் திறந்த வீட்டில் நுழைகிற மாதிரி நுழைந்து, நோயாளிகளுக்குத் தொந் தரவு கொடுக்கிறீர்கள்? மேலதிகாரிகள் பார்த் தால் எங்களை அல்லவா கோபிப்பார்கள்!''

''ரொம்ப அவசரமான விஷயம். 'இஞ் ஜெக்ஷன்' மருந்து கொடுப்பதற்காக வந் தேன்...... அ...ப்...பா... 'பெட்டி'ல் இருக் கிறார்!'' — குழறல் கண்ணனுக்குச் சொந்தம்.

''மருந்தை வாசலருகில் இருக்கும் பியூ னிடம் கொடுத்தால் உங்கள் தகப்பனாரிடம் கொண்டு வந்து கொடுத்து விடுகிறான்; அதற்கு நீங்கள்தான் நேரம் கெட்ட நேரத்தில் உள்ளே வர வேண்டுமா?..... அது சரி, மிஸ்டர் 'டி.டி.ஆர்.' சார், அனுமதிச் சீட்டு இருக்கிறதா, உங்களிடம் இப்போது?''

''என்ன அது, ஆஸ்பத்திரியிலும் பிளாட் பாரம் டிக்கட்டா?''

''ரயில்வேக்காரர்கள் மட்டும்தான்பிளாட் பாரம் டிக்கட் ஒன்றை வைத்திருக்கிறார்கள் என்பதில்லை, சார்! இங்கேயும் அது உண்டு. எப்போது வேண்டுமானாலும் நோயாளி களுக்குச் சாப்பாடு, மருந்து முதலியவை கொண்டு வரவும், போகவும், ஆஸ்பத்திரி அனுமதிச்சீட்டு வழங்குகிறோம். அந்த 'ஆஸ் பத்திரி பர்மிட்' உங்களிடம் இருக்கிறதா?''

கையைப் பிசைந்து கொண்டே கண்ணன், ''ஓகோகோ, வஞ்சம் தீர்த்துக் கொள் கிறீர்கள் போலிருக்கிறது! பரவாயில்லை. இனிமேல் என்றால் அனுமதிச் சீட்டு வாங்கி விடுகிறேனே!'' — என்றான். ரயிலுக்கு நேரமாகி வருவதை உணர்ந்த கண்ணன் வெளி வாசலை நோக்கி நகரத் தலைப்பட்டான்.

நளினி விடவில்லை. ''மிஸ்டர்! எங்கே கிளம்பி விட்டீர்கள்? எங்களுக்கும் கடமை என்று ஒன்று இருக்கிறதல்லவா? தயவுசெய்து எங்கள் டாக்டர் அம்மாளின் ஆபீசுக்கு வந்து 'அபராதத்தை'க் கட்டி விட்டுப் போங்கள்!'' என்றாள்.

ஆஹா, ஓர் ஆடவனை எப்படியெல்லாம் நாம் அலைக்கழிக்கிறோம்? நளினியின் நளின மனம் குதி போட்டது.

கண்ணனுக்குத் தூக்கிவாரிப் போட்டது. 'அபராதமா?' — பலே நர்ஸாக இருப்பாள் போலிருக்கிறதே என்று நினைத்தான். ஆஸ் பத்திரியில் 'பிளாட்பாரம் டிக்கட்' இருக் கிறது என்று விரிவுரை, விளக்கவுரை எல்லாம் தந்தாள். ஒத்துக் கொண்டோம். அபராதம் என்று வேறு ஒன்று இருக்கிறதா?'

'வசமாக மாட்டிக் கொண்டோம், நடப் பது நடக்கட்டும்' என்ற தத்துவ நிலைக்குத் தள்ளப்பட்ட கண்ணனுக்கு, நர்ஸ் நளினி பழி வாங்கத் துடிக்கும் பெண் புலிபோல் காணப்பட்டதில் வியப்பில்லை. டாக்டர் அம்மாளின் அறைக்குள் நுழைந்த கண்ண னுக்கு இன்னோர் அதிர்ச்சி காத்திருந்தது.

அந்த டாக்டரம்மாள் வேறு யாருமல்ல, அன்றைக்குத் தூத்துக்குடி எக்ஸ்பிரஸில் திண்டுக்கல்லிலிருந்து இரண்டாம் வகுப்பில் வந்த டாக்டர் மிஸஸ் ஆண்டாள், எம். பி. பி. எஸ் — டி. ஜி. ஓ. தான்!

ஆடிப் போய் விட்டான் கண்ணன்.

டாக்டர் ஆண்டாளின் காதில் என்னவோ கிசுகிசுத்தாள் நளினி. இருவரும் மெல்லச் சிரித்துக் கொண்டார்கள்.

''மிஸ்டர்! இப்படி உட்காருங்கள்!'' என்று எதிரே யிருந்த நாற்காலியைச் சுட்டிக் காட்டினாள் டாக்டரம்மாள். கண்ணன் பட் டும்படாமலும் நாற்காலியில் உட்கார்ந்தான்.

''சும்மா நன்றாக உட்காருங்கள். எங்களைப் பொறுத்தவரை நீங்கள் ஒன்றும் புதியவரல்ல, இல்லையா? நாமெல்லாம் முன்னமே திருச்சி ஜங்ஷனில், ஓர் இக்கட்டான சந்தர்ப்பத்தில் சந்தித்திருக்கிறோம்....ம்... அதிருக்கட்டும்... ஓர் ஐந்து ரூபாய் வைத்திருக்கிறீர்களா?'' இதமாகக் கேட்டாள் டாக்டரம்மாள்.

ரூபாய் எதற்கு, என்ன அபராதம்? ஒன் றும் புரியாமல் திணறினான் கண்ணன்.

''பிளீஸ், கொடுங்கள்! ஒன்றும் பயப்பட வேண்டாம். அனுமதிச் சீட்டு இல்லாமல் ஆஸ்பத்திரிக்குள் வந்ததற்குத்தான் இந்த 'அபராதத் தொகை'. ஆனாலும் அதே அப ராதத் தொகைக்கு நீங்கள் ஒரு நல்ல நாடகத் தையும் காணப் போகிறீர்கள்!..... இது வரை எனது நர்ஸ் நளினி உங்களிடம் கோபப் பட்டது போல் நடித்தாள். அவளுடைய உண்மையான நடிப்பை நாடகமேடையில் பார்ப்பதற்கு, முதல் வகுப்பு டிக்கட் ஒன்றின் விலை ரூபாய் ஐந்து!'' என்றாள்.

கண்ணனுக்கு அப்போதுதான் பிரமை நீங்கியது போல் இருந்தது. கொஞ்சம் தெளிவு தட்டியது.

கடைக்கண்ணால் நன்றியுடன் நளினியைப் பார்த்துக் கொண்டே மணிபர்ஸைத் திறந்து ஐந்து ரூபாய் நோட்டு ஒன்றை எடுத்து மேஜை மேல் வைத்தான் கண்ணன்.

ஆஸ்பத்திரி உதவி நிதிக்கான நாடகம் ஒன்றின் முதல்வகுப்பு டிக்கட்டை எடுத்துக் கண்ணனிடம் கொடுத்த டாக்டர் ஆண் டாளின் இதழ்கள் மெல்லப் பிரிந்தன :— ''தேங்ஸ்!''

''அப்பப்பா, ரொம்பவும் குறும்பு!'' என்று ஒரே ஒரு 'ரிமார்க்கை' மட்டும் நளினியின் மேல் 'பாஸ்' செய்துவிட்டு எழுந் தான் கண்ணன்.

''டி. டி. ஆர். சார்! நாடகத்துக்கு வர மறந்து விடாதீர்கள்!'' என்று கலகலத்தாள் நளினி.

''சரிதான், நர்ஸம்மா!'' என்றான், கண்ணன் குறும்பாக.

வழிகாட்டும் விஞ்ஞான விந்தை

பி. எஸ். மணி

இங்கிலாந்தில் முதன் முதலில் டார்லிங்டனிலிருந்து ஸ்டாக்டனுக்குச் சென்ற ரயிலுக்குச் சிக்னல் வசதிகள் கிடையாது. ஆனால் ரயிலுக்கு முன்னால் சில போலீஸ்காரர்கள் குதிரைகளில் விரைந்து வழியேற்படுத்திக் கொண்டு சென்றார்கள். அதற்குப் பிறகு சில காலத்துக்குப் பளபளக்கும் உடைகள் அணிந்த போலீஸ்காரர்கள் ரயில் பாதைகளில் அங்கங்கே நின்றுகொண்டு மெதுவாகச் செல்லும் ரயிலுக்கு வழி காட்டிக் கொண்டிருந்தார்கள். கைகாட்டி மரம் போலீஸ்காரர் கைமாதிரியிலிருந்துதான் எழுந்தது என்று சொல்வதில் பிழையில்லை. முதலில் உலகில் சிக்னல் காட்ட ஹார்ட்டில்பூல் என்னும் இடத்தில் ஸ்டேஷன்மாஸ்டர் அறையில் மெழுகுவத்தியைப் பொருத்திப் பயன்படுத்தினார்களாம். இதன்பிறகுதான் கைகாட்டி மரங்களில் பல திணுசுகள் எழுந்தன.

1892ம் வருஷம் வரையில் சிக்னல் முறையில்தான் வழிகாட்டப்பட்டு வந்ததே தவிர 'இண்டர்லாக்கிங்' முறை அமுலுக்கு வரவில்லை. ஜி. எச். லிஸ்ட், இந்திய இண்டர்லாக்கிங் முறையைத் தாம் பணியாற்றிய வடமேற்கு ரயில்வேயில் அமுலுக்குக் கொண்டு வந்தார். பாயிண்டுகளை ஒரு பூட்டும் யந்திரத்தோடு இணைத்து ரயிலோடுவதற்கு வசதி செய்தார். 1894ம் வருஷம் இவர் மோர்ஸ் என்பவரோடு இணைந்து இண்டர்லாக்கிங் முறையில் பல புதிய வழிகளைக் கையாண்டார். இன்னும் இந்த லிஸ்ட் — மோர்ஸ் இண்டர்லாக்கிங் சிக்னல் முறை சில இந்திய ரயில்வேக்களில் கையாளப்படுகிறது. இதனால் இவர்கள் இந்தியாவில் 'சிக்னல் துறையின் தந்தைகள்' என்ற புகழைப் பெற்றார்கள்.

இருபதாவது நூற்றாண்டில்தான் வழி காட்டும் முறையில் தலைசிறந்த 'ரூட் ரிலே இண்டர்லாக்கிங்' முறை சில முக்கியமான மிகப்பெரிய ஸ்டேஷன்களில் நிறுவப்பட்டது. சென்னை சென்டிரல் ஸ்டேஷனிலும் பேஸின் பிரிட்ஜ் ரயில் நிலையத்திலும் இந்த விஞ்ஞான விந்தையைக் கையாண்டு வருகிறார்கள் என்று அறிந்ததும் அதைக் கண்டு வரவேண்டும் என்ற ஆவல் எழுந்தது.

சென்டிரல் ஸ்டேஷன் பிரதம சூப்பிரண்டெண்டிடம் சென்றால், 'பச்சைக் கொடி' காட்டி அவர் அனுமதித்து விடுவார் என்று நினைத்துப் போனபோது அவர், சிவப்புக் கொடி காட்டிவிட்டார்! அவர் கைகாட்டியை இறக்கவில்லை!

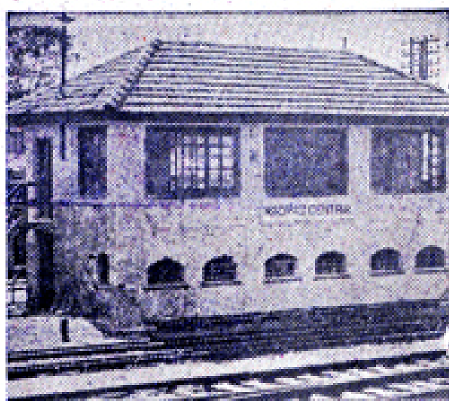
"ஸார்! நீங்கள் பொதுஜனத் தொடர்பு அதிகாரியிடமிருந்து எழுத்து மூலம் அனுமதி வாங்கி வரவேண்டும்!" என்றார் ஸ்டேஷன் சூப்பரிண்டெண்ட்.

பொதுஜனத் தொடர்பு அதிகாரியிடம் அனுமதி பெறச் சென்றால் அவர் 'ரூட்'டை மறுபடியும் மாற்றி ரயில்வே தலைமைக் காரியாலயத்துக்குக் கைகாட்டினார். அங்கே பிரதம சிக்னல் அண்ட் டெலிகம்யூனிகேஷன் இன்ஜினியரையும் அவரது துணை இன்ஜினியரையும் பார்த்தபோதுதான் சிக்னலில் பச்சை இறங்கியது. அவர்கள் சென்ட்ரல் ஸ்டேஷன் 'காபி'னில் உள்ள பிரதம சிக்னல் இன்ஸ்பெக்டர் பொன்னுண்டனை வரவழைத்து உடன் அழைத்துச் செல்லச் செய்து அதைக் காணுவதற்கு வழிவகுத்தார்கள்.

"ஸார்! சுதந்திரம் அடைந்த பிறகு சென்டிரல் ஸ்டேஷன் மிக விரிவடைந்திருக்கிறது. முன்பு ஏழு பிளாட்பாரங்கள் இருந்தன. இப்போது பதினொரு பிளாட்பாரங்களாக உயர்ந்துள்ளது. பிளாட்பாரங்கள் அதிகரிப்பதற்கு முன் கையால் பிடித்திழுக்கப்பட வேண்டிய 75 லீவர்கள் கொண்ட பழங்காலத்திய சிக்னல் காபின்தான் இயங்கி வந்தது. பிளாட்பாரங்களும் ரயில்களும் அதிகரிக்க அதிகரிக்கத் தாமதமில்லாமல் போக்குவரத்து நடைபெற வேண்டுமானால் தன்னால் இயங்கும் நவீன சிக்னல் உபகரணங்கள் இன்றிச் சமாளிக்க முடியாது என்ற நிலை ஏற்பட்டு விட்டது. இன்று கைகாட்டி மரங்களுக்குப் பதில் வெவ்வேறு நிறங்களில் மின்சார சிக்னல் விளக்குகள்



சென்ட்ரல் ஸ்டேஷன் புதிய காபின்



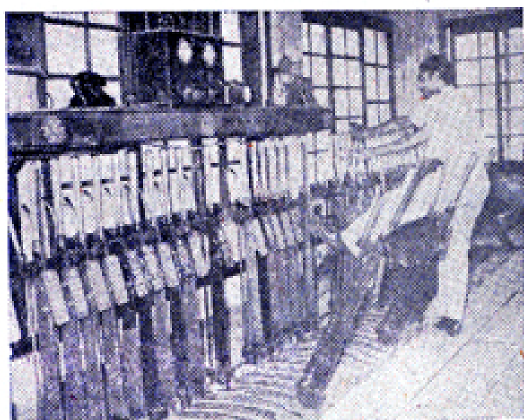
பழைய காபின்

எரிகின்றன'' என்று பெர்னாண்டஸ் சொல்லிக்கொண்டு வந்தார். நீண்ட பிளாட்பாரங்களைக் கடந்து காபினுக்கு வந்து சேர்ந்தோம்.

''இந்தக் காபினிலுள்ள ரூட் ரிலே இண்டர் லாக்கிங் முறையைப் பற்றிய விவரங்களைக் கூறுகிறீர்களா?'' என்று கேட்டேன்.

''தென்னிந்திய ரயில்வே இன்ஜினியர்கள் ஜப்பானிலுள்ள நிப்பன் சிக்னல் கம்பெனியாரின் மேற்பார்வையில் இப் புதிய சிக்னல் முறையை நிறுவினார்கள். இதை அமைக்க மொத்தம் 15.83 லட்சம் ரூபாய் செலவாயிற்று. இந்தக் காபினில் முப்பத்தேழு சிக்னல்கள் இருக்கின்றன. நூற்றைம்பது ரூட்களில் இயங்க வசதி இருக்கிறது. இந்தக் காபினோடு இணைக்கப்பட்டுள்ள கேபிள்களின் நீளத்தைக் கணக்கிட்டால் 428 கிலோ மீட்டர்கள் இருக்கும்!'' என்று அடுக்கிக் கொண்டு போனார் சிக்னல் இன்ஸ்பெக்டர்.

காபினுக்குள் நுழைந்ததும், ''ஸார்! இதுதான் காபினின் கீழ்த்தளம். ரயில் பாதைகளிலிருந்து வரும் அத்தனை கேபிள்களும் இங்குதான் கூடுகின்றன!'' என்றார்.



கையால் இயங்கும் சிக்னலுக்கான லீவர்கள்

''இதோ இந்த அறையில் டீஸல் ஜெனரேட்டரை வைத்திருக்கிறீர்களே, அது எதற்காக?''

''அதுவா? பவர்ஹவுஸ்களிலிருந்து மின்சாரம் வந்து கொண்டிருக்கிறது. திடீரென்று மின்சாரத் தடை ஏற்பட்டுவிடுகிறது என்று வைத்துக் கொள்ளுங்கள். அப்போது அத்தனை ரயில் போக்குவரத்துக்களும் நின்று ஸ்டேஷனே ஸ்தம்பித்துவிடுமல்லவா? ஆகவே அப்படித் தடை ஏற்படும் காலத்தில் இந்த டீஸல் ஜெனரேட்டர் ஆபத்பாந்தவனாக நிற்கும். தடை ஏற்பட்ட சில கணங்களுக்குள்ளேயே டீஸல் ஜெனரேட்டர் அளிக்கும் மின்சாரத்தால் மறுபடியும் நிலைமை சீர்ப்படும். கடைசி அறையில் காபின் மின்சார விநியோகத்துக்காகவும் பல பாட்டரிகள் இயங்குகின்றன'' என்று கூறினார் அவர்.

முதல் மாடியில் ஏறியதும் குளுகுளு வென்று குளிர்ச் சாதனம் பொருத்தப்பட்டிருப்பதால் இதமாக இருந்தது.

''ஸார்! இதுதான் ரிலே அறை. இங்கே தான் ரூட் ரிலே இயங்கிப் பலவித சிக்னல்களைக் காட்ட வழிகோலுகிறது. இந்த அறையை 'ஏர்கண்டிஷன்' செய்திருப்பதற்குக் காரணம் நுண்ணிய கருவிகளில் புழுதி படராமலிருப்பதற்காகவும், கருவிகள் நீண்ட நாட்கள் கெடாது உழைப்பதற்கும்தான்!'' 'மனிதர்களுக்குத்தான் ஏர் கண்டிஷனா? எங்களுக்கும் தேவை' என்று அவை 'டக் டக்' என்று ஒலித்துச் சொல்வது போலிருந்தது.

மேல் மாடியில்தான் ஒரு பெரிய மேஜை போல் தோற்றமளிக்கும் கண்ட்ரோல் இயந்திரம் பொருத்தப்பட்டு அங்கேயிருந்து தான் இந்த வழிகாட்டும் விந்தைகள் இயக்கப்படுகின்றன. பாதைகளின் வரி வடிவங்களும், சிக்னல் பாயிண்டுகளும் கொண்டுள்ள இந்தக் கண்ட்ரோல் இயந்திரத்தில் ஒவ்வொரு பாதைக்கும் ஒவ்வொரு வர்ணம் கொடுக்கப்பட்டுத் தெளிவாக்கப்பட்டுள்ளது. ஒரு பாதை சிவப்பாக ஒளிர்ந்தால் அந்தப் பாதையை ரயில் ஆக்கிரமித்துக்கொண்டிருக்கிறது என்று அர்த்தம். பேஸின் பிரிட்ஜை அடைந்த ரயில் வண்டி சென்டிரல் ஸ்டேஷன் எல்லையை நெருங்கும் தருணத்தில் ஒலிதச் சத்தம் இந்த இயந்திரத்தில் எழுகிறது. உள்ளே அந்த வண்டியை அனுமதிக்கிறோம் என்பதை ஒரு பட்டனை அமுத்திக் காட்டுகிறார், கண்ட்ரோல் இயந்திரத்தை இயக்கும் உதவி ஸ்டேஷன்மாஸ்டர்.

''பழைய சிக்னல் முறையை விட இந்த நவீன சாதனங்கள் எந்தவிதங்களில் சிறந்தது?''

''உதாரணமாக பேஸின்பிரிட்ஜை எடுத்துக்கொள்ளுங்கள். அங்கே ஒரு நாளைக்கு நானூறு ரயில்கள் வந்து போகின்றன. ஷண்டிங்கையும் சேர்த்துச் சொல்கிறேன். இப்போது கிராண்ட்டிரங்க் எக்ஸ்பிரஸ் கொருக்குப்பேட்டையை அடைந்து விட்டது என்று நினைத்துக் கொள்ளுங்கள். அங்

லிருந்து அது சென்டிரலுக்குப் போக வேண்டும். அதற்குப் பழங்கால முறைப்படி வியாசர்பாடி, கொருக்குப்பேட்டை, வண்ணாரப்பேட்டை, பேஸின்பிரிட்ஜ் ஆகிய நாலு இடங்களிலுள்ள காபின்களில் வெவ்வேறு மனிதர்கள் மொத்தம் பதினேழு லீவர்களைப் பிடித்து இழுக்க வேண்டும். இதில் ஏதாவது ஒரு சிறிய தவறு நேர்ந்தால், யாரேனும் ஒருவர் லீவரைப் பிடித்திழுக்க மறந்து விட்டால் தீர்ந்தது விஷயம். கிராண்ட் டிரங்க் எக்ஸ்பிரஸ் நாலு மணி நேரம் லேட்!

"ஆனால் இன்று, புதிய பேஸின்பிரிட்ஜ் காபினில் **மட்டும்** இருந்தபடி **ஒரே** ஒரு மனிதர் நாலு ஸ்விட்சுகளைப் போட வேண்டும்; நாலு பட்டன்களை அழுத்த வேண்டும். அவ்வளவுதான். கொருக்குப் பேட்டையிலுள்ள ரயில் வழியில் எந்தவிதத் தடங்கலுமின்றி சென்ட்ரலை வந்தடைய எல்லா சிக்னல்களும் சரியானபடி தாமாகவே பொருந்திக் கொள்ளும்.

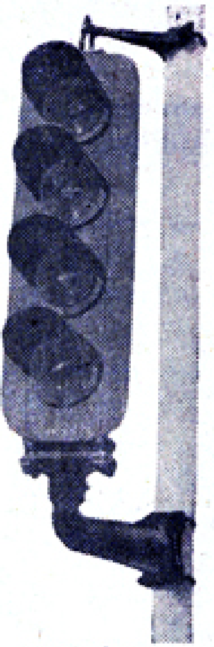
"காபினிலுள்ளவர் ரயில் போவதை நேரில் பார்க்க வேண்டிய அவசியமில்லை. கண்ட்ரோல் இயந்திரத்தில் ரயில் செல்ல வேண்டிய பாதைக் கோடு வெள்ளையாக ஒளிரும். சிக்னல் குறிகளும் பச்சையாக விளங்கும். ரயில் முன்னேற முன்னேற வெள்ளைப் பாதை சிவப்பாக மாறி வரும். சிக்னல் குறிகளின் நிறமும் மாறும். ஆகவே ரயிலின் பத்திரமான முன்னேற்றத்தைப் படிப்படியாகத் தம் எதிரே கண்ட்ரோல் இயந்திரத்திலேயே வர்ண ஜாலங்களாகக் காண்கிறார் காபின்மேன்."

"ஏன், ஸார்! தவறிப் போய் வண்டியுள்ள பாதையில் மற்றொரு வண்டி செல்லப் பட்டனை அழுத்தி விட்டால்?" என்று சந்தேகத்துடன் கேட்டேன் அந்தப் பிரதம சிக்னல் இன்ஸ்பெக்டரிடம்.

"ஸார்! இந்த இண்டர்லாக்கிங் கருவியிலேயே அதுதான் விசேஷம். ஒரு பாதையில் வண்டி நிற்கும்போது, மற்றொரு ரயிலுக்கு வழி வகுத்தால்கூட, அந்தச் சிக்னல் இயங்காது. நீங்கள் தவறு செய்தால்கூட அந்தக் கருவி அதை நடக்கவொட்டாமல் தடுத்து நிறுத்தி விடுகிறது. இதனால் எந்தவிதமான ரயில் விபத்தும் நேரிடுவதற்கு இயலாது!" என்றார் பெர்னாண்டெஸ் பெருமிதத்தோடு.

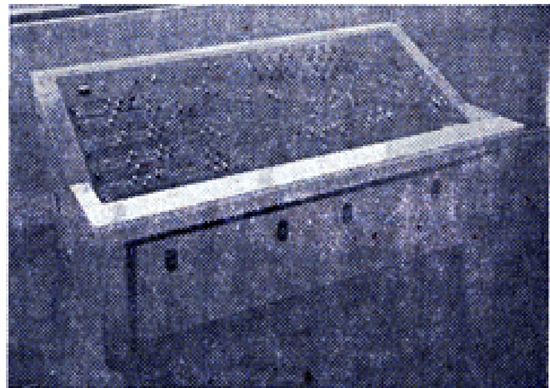
நாள்தோறும் பல இடங்களில் பலவித விபத்துக்களைப் பற்றிக் கேள்விப்படும்போது சென்னை சென்ட்ரல் ஸ்டேஷனில் எந்த விபத்தும் நேரிடாதபடி சிக்னல் முறைகள் வகுக்கப்பட்டுள்ளதை எண்ணிப் பெருமைப்படத் தோன்றியது. டெலிகம்யூனிகேஷன் ரயில் போக்குவரத்து திறமையுடன் இயங்க உயிர்நாடியாகத் திகழ்கிறது. டெலிகம்யூனிகேஷன் முன்னேற்றத்தினால்தான் ரயில் கண்ட்ரோல் முறை அமுலுக்கு வந்தது. இண்டர்லாக்கிங் சிக்னலுக்கு டெலிகம்யூனிகேஷன் உறுதுணையாயிருக்கிறது. எல்லா ஸ்டேஷன்களும் டெலிபோனில் இணைக்கப்பட்டுக் கண்ட்ரோல் நிலையத்திலிருந்து அவற்றுடன் எளிதாகத் தொடர்பு கொள்ள முடிகிறது.

"ஸார்! நாங்கள் இந்தக் காபினில் சென்டிரல் ஸ்டேஷனை மட்டும் நிர்வகிக்கிறோம். பேஸின் பிரிட்ஜிலுள்ள கண்ட்ரோல் அறையிலோ, பேஸின் பிரிட்ஜ் ஸ்டேஷன் தவிர வியாசர்பாடி, கொருக்குப் பேட்டை, வண்ணாரப்பேட்டை ஆகிய மூன்று ஸ்டேஷன்களையும் கண்ட்ரோல் செய்யும் வாய்ப்பு இருக்கிறது! இதைக் காட்டிலும் பெரியது பேஸின் பிரிட்ஜின் காபின்!" என்று பேஸின் பிரிட்ஜ் பெருமையை விளக்கினார் அந்த அதிகாரி.



புதிய சிக்னல் விளக்குகள்

சென்டிரல் ஸ்டேஷன் காபினில் இரு உதவி ஸ்டேஷன் மாஸ்டர்களும், பிரதம சிக்னல் இன்ஸ்பெக்டர் கீழ் ஐந்து இன்ஸ்பெக்டர்களும் கூட இருந்து இந்த ரூட் ரிலே இண்டர்லாக்கிங் முறையைச் செவ்வனே இயக்க உதவி புரிந்து வருகிறார்கள். இருபத்திநான்கு மணி நேரமும் இயங்கும் இந்தக் காபின் பிரம்மாண்டமான சென்டிரல் ஸ்டேஷனில் வந்து போகும் ரயில்கள் சரிவரச் செல்ல விஞ்ஞான முறையில் வழிகாட்டி வருகிறது.



புதிய இண்டர் லாக்கிங் கண்ட்ரோல் இயந்திரம்

விளையாட்டு அரங்கில் ரயில்வே



பட்டதாரிகளும், அதிகம் படித்தவர்களும் ரயில்வேயில் வேலை கிடைக்காமல் கஷ்டப்படும்போது குறைந்த படிப்புள்ள ஒருவருக்கு வேலை கிடைத்தது பலருக்கு ஆச்சரியமாயிருந்தது. 'உமக்கு எப்படி வேலை கிடைத்தது, சிபார்சிலா?' என்று அவரைக் கேட்டார்கள். 'இல்லை. நான் பூப்பந்தாட்டத்திலே பல வெற்றிக் கோப்பைகளைப் பெற்றேன். எனது விளையாட்டுத்திறமைக்காக ரயில்வேயில் உத்தியோகம் கொடுத்தார்கள்'' என்றார் அவர் பெருமையாக.

பிறகுதான் தென்னிந்திய ரயில்வேயிலும், பெரம்பூர் ரயில்வே பெட்டித் தொழிற்சாலையிலும் இப்படி விளையாட்டு மன்னர்களைச் சேர்த்துக் கொண்டு அவர்களுக்கு ஆதரவளித்து வருவது தெரிந்தது. தென்னிந்திய ரயில்வேயில் தொழிலாளர் நல அதிகாரியாகப் பணியாற்றி வரும் திரு வி. வி. கோபாலும், ஐ. ஸி. எப். தொழிற்சாலையின் ஒர்க்ஸ் மானேஜர் திரு ராஜகோபாலாச்சாரியும் இப்படிப் பல தலைசிறந்த ஆட்டக்காரர்களுக்கு ஊக்கமளிப்பதோடு அவர்கள் நலத்திலும் அக்கறை செலுத்தி வருகிறார்கள். பலவித விளையாட்டுக்களில் ஐ.ஸி.எப்.புக்கும், தென்னிந்திய ரயில்வேக்கும் நிறைய வெற்றிக் கோப்பைகள் கிட்டியுள்ளன.

பூப்பந்தாட்டத்தில் 'வாத்தியார்' என்று பெருமதிப்போடும் அன்போடும் அழைக்கப்படும் திரு ராஜகோபால் பொன்மலைப் பள்ளியில் நிஜமாகவே வாத்தியாராகப் பணியாற்றுகிறார். அவர் முப்பது வருஷங்களுக்கு மேல் பூப்பந்தாட்டத்தில் கலந்துகொண்டு மூவாயிரம் கோப்பைகளுக்கு மேல் பெற்று ரயில்வேக்கு அளவற்ற பெருமையைத் தேடித் தந்திருக்கிறார்.

மேற்கிந்தியத் தீவு கிரிக்கெட் கோஷ்டியினருக்கும், எம். ஸி. ஸி. கிரிக்கெட் குழுவினருக்கும் எதிராகப் பல பவுண்டரிகளைத் தொடர்ந்து அடித்து ரசிகர்களைக் கவர்ந்த குண்ட்ரம் ரயில்வேயில் பணியாற்றுகிறவர். இந்திய தேசீய டேபிள் டென்னிஸ் போட்டிகளில் பல கோப்பைகளைப் பெற்ற மீனா பிராண்டே மத்திய ரயில்வேயில் உத்தியோகம் பார்க்கிறவர்.

சென்னை எழும்பூர் ரயில்வே நிலையத்தில் விசாரணைக் குமாஸ்தா ஸ்ரீமதி குஞ்சம்மா ஷோபனிடம் ரயில்வே சம்பந்தமான பல கேள்விகளைக் கேட்டுச் சந்தேகங்களைத் தீர்த்துக் கொண்டிருப்பார்கள். ஆனால் அவரது விளையாட்டுத் திறமையைப் பற்றி யாரும் கேள்வி கேட்டுத் தெரிந்து கொண்டிருக்க மாட்டார்கள். அவர் 1960ம் வருஷம் நம் ராஜ்யத்துக்கு 'ஷாட்புட்' வீச்சில் தேசீய கௌரவத்தைப் பெற்றுத் தந்தவர். இரண்டு குழந்தைகளுக்குத் தாயாரான அவர் தட்டு வீச்சில் (Disc Throw) 1963 டிசம்பரில் ஆஜ்மீரில் நடந்த போட்டியில் தேசீய வெற்றிப் பதக்கத்தைப் பெற்றார்.

இப்படி ரயில்வேயில் பல தலைசிறந்த விளையாட்டு மேதைகள் இருக்கிறார்கள். 'போல் வால்ட்'டில் 1958ம் வருஷம் 12'5'' உயரம் குதித்துப் புதிய தேசீய ரிக்கார்டை ஏற்படுத்திய திரு ராமச்சந்திரன் ரயில்வே சிப்பந்தி. தஞ்சை மண்ணில் பிறந்த என்ஜின் டிரைவர் திரு அய்யாப் பிள்ளையின் புதல்வரான இவர் 13 அடி தாண்டி முதல் இந்தியர் இந்தச் சாதனையைச் செய்யும் கௌரவத்தைப் பெற்றார்.

1962ம் வருஷம் ஜபல்பூரில் நிகழ்ந்த நூறு மீட்டர் ஓட்டப் பந்தயத்தில் தேசீய வெற்றி வீரர் பதவியை அடைந்த பி. ராஜசேகரன் ரயில்வேயைச் சேர்ந்தவர். இந்தியாவின் சார்பில் ஓட்டப் பந்தயத்தில் இவர் மேற்கு ஜெர்மனியிலும் டோக்கியோ ஒலிம்பிக்கிலும் நடைபெறும் போட்டிகளில் கலந்துகொள்ளவிருக்கிறார்.

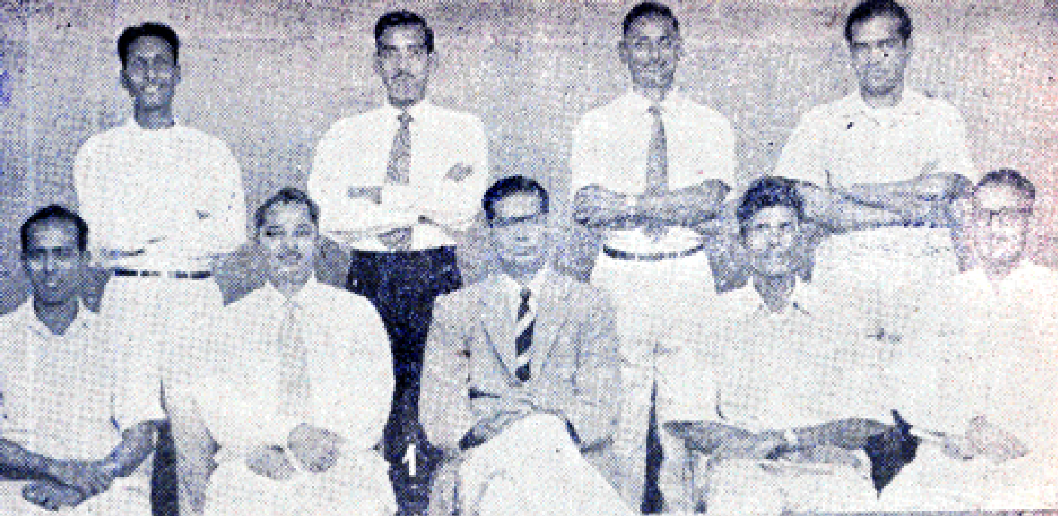
சோழவந்தானில் பிறந்து மதுரை டிவிஷனல் சூப்பிரண்ட் ஆபீஸில் கிளார்க்காக இருந்து வரும் திரு எஸ். மீனாட்சிசுந்தரம், சென்னை ராஜ்யங்களில் நிகழும் பல கூடைப் பந்துப் போட்டிகளில் ரயில்வே வெற்றிக் கோப்பைகளைப் பெறுவதற்கு உறுதுணையாயிருப்பவர். தென்னிந்திய ரயில்வேயில் இவரோடு பல தலைசிறந்த கூடைப்பந்தாட்டக்காரர்களும் இருக்கிறார்கள்.

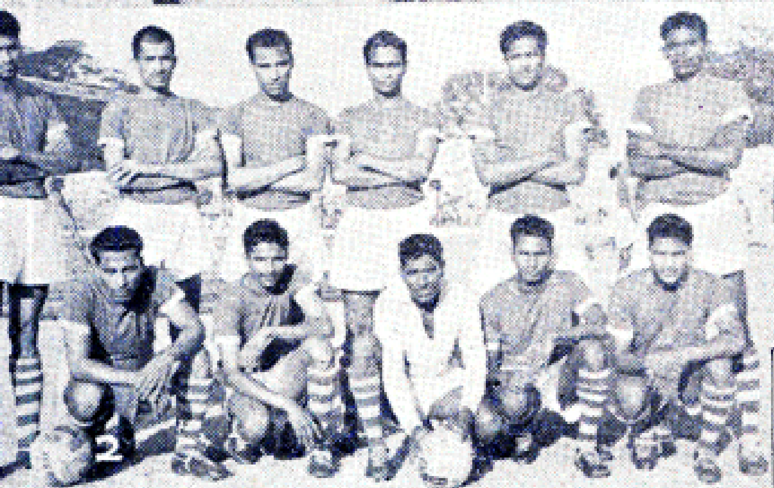
வாலிபால் ஆட்டத்தில் இரண்டு தடவை தேசீய கௌரவம் இந்திய ரயில்வேக்குக் கிடைப்பதற்கு உதவியவர்களில் தென்னிந்திய ரயில்வே வாலிபால் கோஷ்டி காப்டன் திரு ரங்கநாதனும் ஒருவராவர்.

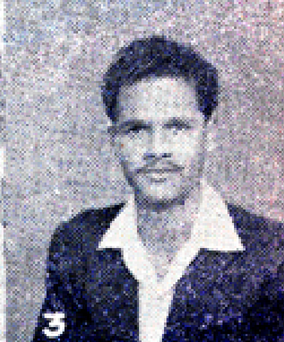
ரயில்வேயில் இப்படி எத்தனை எத்தனையோ அருமையான, திறமை மிக்க விளையாட்டு மன்னர்கள் உத்தியோகம் வகிக்கிறார்கள். இதனால் அவர்களுக்குப் பெருமை கிட்டுவதோடு ரயில்வேக்கும் சிறப்பு மிகுந்து வருகிறது. ரயில்வேயிலுள்ள ஒரு சில விளையாட்டுக் கலைஞர்களின் படங்களை எதிர்ப் பக்கத்தில் காணலாம்.

1. தென்னிந்திய ரயில்வே பூப்பந்தாட்டக்காரர்களின் மத்தியில் கௌரவ காரியதரிசி திரு வி. வி. கோபால். அவருக்கு இடது பக்கம் அமர்ந்திருப்பவர் 'வாத்தியார்' ராஜகோபால். 2. பெரம்பூர் ரயில் பெட்டி கட்டும் தொழிற்சாலை கால்பந்தாட்டக் குழுவினர். 3. போல்ட்வால்ட் வீரர் ராமச்சந்திரன். 4. வாலிபால் காப்டன் ரங்கநாதன். 5. டென்னிஸ் ஆட்டக்காரர் பழனி. 6. டேபிள் டென்னிஸ் மிஸ் மீனா பிராண்டே. 7. ஐ.ஸி.எப். பூப்பந்தாட்டக்காரர் கரீம். 8. மனம் கவர்ந்த கிரிக்கெட் ஹீரோ குண்ட்ரம். 9. சென்னை கிரிக்கெட் ஆட்டக்காரர் எம். சீனிவாசன். 10. ஓட்டப்பந்தய வெற்றி வீரர் பி. ராஜசேகரன். 11. டேபிள் டென்னிஸ் நிபுணர் நாகராஜன்.

— குண்டுமணி













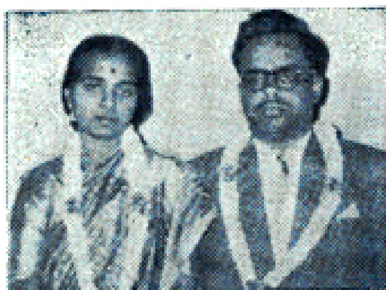












பம்பாய் ஷிப்பிங் கார்ப்பரேஷன் ஆப் இந்தியாவின் டெபுடி மானேஜர் ஸ்ரீ V. H. ராவ் அவர்களின் புதல்வி சௌ. **வசந்தாவுக்கும்** ஸ்ரீ K. **வெங்கோப ராவ்,** Bv. Sc., அவர்களுக்கும் சமீபத்தில் இருப்பதியில் இருமணம் நடைபெற்றது.

வாழ்க, மணமக்கள்!

ஒரு சதாவதானி



ரயில்வே கால அட்டவணையில் குறித்துள்ள நேரப்படி போய்க் கொண்டிருந்த ஒரு தொடர் வண்டி ஒரு ஸ்டேஷனில் வந்து நின்றது. ஆனால் குறித்த காலத்தில் புறப்படவில்லை. ஐந்து நிமிஷங்கள், பத்து நிமிஷங்கள் என்று தாமதம் நீடித்துக் கொண்டே போயிற்று. பிரயாணிகள் எவ்வளவு நேரம்தான் பொறுத்துக் கொண்டிருப்பார்கள்? சிலர் இறங்கி ஸ்டேஷன் மாஸ்டரிடம் வந்தார்கள்.

''ஏன் ஸார், வண்டி புறப்படவில்லே?''

''கண்ட்ரோல் உத்தரவு. பின்னாலே வருகிற எக்ஸ்பிரஸ் வண்டியை இதற்கு முன்னதாகக் கொண்டு போக வேண்டுமாம்.''

பிரயாணிகள் பின்வாங்குகிறார்கள், 'என்ன இழவு வண்டி ஓட்டுகிறானுகளோ!' என்று சபித்தபடியே!

ஆமாம், அந்தக் 'கண்ட்ரோல்' என்பது என்ன? அங்கிருந்து உத்தரவுகள் எப்படி உடனுக்குடன் வெகு தூரத்திலுள்ள ஸ்டேஷன்களுக்குக் கிடைக்கின்றன?

'வாருங்கள், ஒரு கண்ட்ரோல்' அலுவலகத்துக்கே சென்று பார்க்கலாம்.

ஒவ்வொரு ரயில்வே டிவிஷனின் தலைமைக் காரியாலயத்திலும் இந்தப் பிரிவு உண்டு. இராப் பகலாக இருபத்து நான்கு மணி நேரமும் திறந்தே கிடக்கும்! ஒருவர் பின் ஒருவராக, கண்ட்ரோலர்கள் அலுவல் பார்த்துவிட்டுப் போவார்கள். ஆனால், வேலை மட்டும் தொடர்ந்து, தொடர்பு விட்டுப் போகாமல் நடைபெறும். அந்தந்த டிவிஷனிலுள்ள எல்லா ஸ்டேஷன்களுடனும் அநேகமாக இடையறாத டெலிபோன் தொடர்பு இருக்கிறது. ஒவ்வொரு ஸ்டேஷனும் அடிக்கடி கண்ட்ரோலுடன் தொடர்பு கொண்டு உத்தரவுகளைப் பெற வேண்டும்.

பியானோ இசைக் கருவி பார்த்திருக்கிறீர்களா? ஏறக்குறைய அதன் அளவில் பாதியுடைய மரப் பெட்டிக்குக் 'காபினெட்' என்று பெயர். அதன் எதிரில் அமர்ந்திருப்பவர்தான் 'கண்ட்ரோலர்' எனப் பெயர் பெறும் சதாவதானி! தலையை டெலிபோன் அலங்கரிக்கிறது. அதன் பெயரே தலைத் தொலைபேசி. மார்பின் மையத்திலிருந்து அவர் வாய் நோக்கிப் புனல் போல் நீண்டிருக்கிறதே, அதுவும் டெலிபோனின் ஓர் அங்கம். அவர் குரலை ஏந்திச் செல்லும் குழாய். கண்ட்ரோலரின் வாயோ ஓயாத வாய்!



இப்போது ஒரு கண்ட்ரோல் அறைக்குள் நுழைவோம்.

'காபினெட்'டில் கண்ட்ரோலருக்கு நேர் எதிரில் மூலை மூலையாக இருப்பவை ஸ்டேஷன்களை அழைக்க உதவும் பிடிகள். குறிப்பிட்ட பிடியைச் சுழற்றினால், குறிப்பிட்ட ஸ்டேஷனில் 'கிர்ர்ர்...ரிங்' என்று மணி அடிக்கும். உடனே ஸ்டேஷன் மாஸ்டர் டெலிபோனை எடுத்து ஸ்டேஷன் பெயரைச் சொல்லுவார்.

'காபினெட்'டின் பக்கவாட்டில் தனியாக ஒரு டெலிபோன் தொங்குகிறதல்லவா? அதை எடுத்துக் காதில் வைத்துக்கொண்டு சற்றுக் கேளுங்கள்:

''சீர்காழி...''

''யெஸ், சீர்காழி.''

''ஸிக்ஸ் ஸெவண்டி ஸிக்ஸ் பாஸஞ்சர்?''

''கிடைம்பியாச்சு!''

''கும்பகோணம்...''

''கூட்ஸ் ட்ரெயினிலே ஷண்டிங் செய்து முடிச்சாச்சு. டிரைவருக்குத் தண்ணீர் வேணுமாம். அதனாலே, இருபது நிமிஷமாகும் கிளம்பறத்துக்கு.''

''என்னய்யா இது? இப்படி மெதுவாகப் போனால் என்னிக்கு மாயவரம் போய்ச் சேர்றது?.... ஆல்ரைட்... எப்போ வேணுமானாலும் போகட்டும்; அப்புறம் கேள்விக்குப் பதில் சொல்லட்டும்.''

''புதுச்சத்திரம்''

''அரசூர்... அரசூர்...''

''இட்டை...ஐ...''

''ஒவ்வொருவராகப் பிளீஸ்!... எல்லோரும் ஒரே சமயத்தில் கூப்பிட்டால், நான் யாருக்குப் பதில் சொல்லுவது? முதலில் அரசூர்... என்ன வேணும்?''

''ஸார், கையிலே நாலு காலி வாகன் இருக்கு. நெல் மூட்டை ஏற்ற ஆர்டர் வேணும்...''

''பத்து நிமிஷங்கள் கழித்துப் பாருங்கோ. உத்தரவு வாங்கித் தரேன்.''

''இட்டை...ஐ...''

''எஸ்...''

''ஸார், ஏ.பி. டபிள்யூ.ஐ. டிராலி தஞ்சாவூர் போகணுமாம்...''

''இப்போ சந்தர்ப்பம் இல்லே. 'ஒன் தர்ட்டி ஃபோர் பாஸஞ்சர் வந்ததும் போகட்டும்.''

''புதுச் சத்திரம்..''

''என்ன, புதுச்சத்திரம்? என்ன வேணும்?''

''இல்லே, ஸார்... வந்து...''

''சீக்கிரம் முடியுங்க.''

''ஆர். எஸ். எம். பொன்னம்பலம், சிதம்பரத்தைக் கூப்பிட்டுச் சாப்பாட்டுக்குச் சொல்லணும்..''

''சரி, சொல்லிப்பிடறேன்.''

''குத்தாலம்''

''குத்தாலம்?''

''கூட்ஸ் டிரெயின் டிரைவர் ஷண்டிங் பண்ண மாட்டாராம். பன்னிரண்டு மணிக்கு மேலாகவே டியூடியிலே இருக்கிறாராம். 'நேரே மாயூரம் கொண்டு போறீங்களா? இல்லே, இங்கே நெருப்பை அணைச்சிடட்டுமா?'ன்னு கேட்கிறார்!''

''மை காட்! நேரே போகச் சொல்லும்!''

போதும்! இனியும் நாம் டெலிபோனைக் காதில் வைத்துக் கொண்டிருந்தால் பைத்தியம் பிடித்துவிடும்.



அட்டவணை அநுபந்தம்



ரயில் கால நேரங்களில் மாறுதல்கள் இருக்கின்றனவோ, இல்லையோ ரயில்வேக்காரர்கள் வருடம் இரு முறை கால அட்டவணையை தவறாமல் அச்சடித்து வெளியிட்டு வருகிறார்கள். அது பற்றி நான் கீழ்க் கண்டவர்களைக் கனவில் பேட்டி கண்டபோது அவர்கள் கொடுத்த 'சாட்சியங்கள்':

ரயில்வே சம்பந்தப்பட்ட ஓர் அமைச்சர்: எனது சொந்தக் கிராமமான கட்டி வீரன் பட்டிக்குப் பழைய கால அட்டவணைப்படி எக்ஸ்பிரஸ் டிரெயின் இல்லாமல் இருந்தது. புதிய அட்டவணையில் ஒரு ரயிலைப் போடச் செய்திருக்கிறேன். இரவு சாப்பிட்டு விட்டுப் புறப்பட்டால் அதிகாலையில் என் கிராமத்துக்குப் போய்விட வசதியாக எக்ஸ்பிரஸ் வண்டியின் நேரங்களை அமைக்கப் பணித்திருக்கிறேன்.

ஒரு ஸ்டேஷன் மாஸ்டர்: பழைய கால அட்டவணையில் 2002 பாசஞ்சர் வண்டியையும், 303 நெம்பர் எக்ஸ்பிரஸையும் அடுத்த ஸ்டேஷனில் 'கிராஸிங்' வைத்திருந்தார்கள். இப்போது இங்கேயே வைத்து விட்டார்கள். ஒரு ரயிலை வாங்கி விடுவதற்குள் உயிர் போய் உயிர் வந்து விடுகிறது. என்ன சனியன் பிடித்த வேலை! ஒரு வெற்றிலை பாக்குக் கடை வைத்தாலாவது நிம்மதியாகப் பிழைக்கலாம்!

சீசன் டிக்கட் வைத்திருப்பவர்: காலை ஒன்பது மணி பாஸஞ்சரில் ஆபீசுக்குப் போய் விட்டு, மாலை 5–30 மணி வண்டியில் திரும்பி விடலாம் என்றுதானே சீசன் டிக்கட் எடுத்தேன்! சொல்லி வைத்தாற்போல் இரண்டு வண்டிகளையும் 'கான்சல்' செய்து விட்டார்கள். என் கதி? சீசன் டிக்கட்டைக் கொடுக்கும் போதே ரயில்வேக்காரர்கள், 'எங்கள் இஷ்டப்படி கால நேரத்தை மாற்றுவோம். நீங்கள் ஒன்றும் சட்டப்படி கேட்க முடியாது' என்று சொல்லித்தானே கொடுக்கிறார்கள்! அவர்களை என்ன பண்ணுவது?

பழைய பேப்பர்க்காரன்: யானை இருந்தாலும் ஆயிரம் பொன், இறந்தாலும் ஆயிரம் பொன் என்று சொல்லுவார்கள். இந்தப் பொன்மொழி ரயில்வே கால அட்டவணையைப் பொறுத்த வரை நூற்றுக்கு நூறு உண்மை. பழைய கால அட்டவணை ஆகட்டும், புதிய கால அட்டவணை ஆகட்டும், நான் முழு விலை தரத் தயார். அவ்வளவு 'பேப்பர் வெயிட்' இருக்கிறது, சார், அதில்!

புக்கிங் கிளார்க்: புதிய கால அட்டவணைப்படி 3008 நெ. மெயில் டிரெயின் இந்த ஸ்டேஷனிலும் நிற்குமாம்! என்ன மெயில் வேண்டிக் கிடக்கிறது, இந்தக் கண்டைக்காய் ஸ்டேஷனுக்கு! சரியாக இரவு பன்னிரண்டு மணிக்கு வந்து உயிரை எடுக்கப் போகிறது. இனிமேல் இரவு ட்யூட்டியில் தூக்கம் ஏது? ராத்திரியெல்லாம் சிவராத்திரிதான்!



'கால அட்டவணை' துறையைச் சார்ந்த ஒரு ரயில்வே கிளார்க்: புதிய ரயில்கள் விடும்படியும், கால நேரத்தை மாற்றும்படியும், பொது மக்கள் — பிரயாணிகள் — எழுதியுள்ள பல்லாயிரக்கணக்கான மனுக்களைப் படித்த பிறகும் எனக்கு இன்னும் பைத்தியம் பிடிக்கவில்லை என்றால் என் பாக்கியந்தான்! கடவுளே நேரில் வந்து இந்த செக்ஷனில் வேலை பார்த்தால்கூட, எல்லாரையும் திருப்தி செய்கிற மாதிரி ஓர் அட்டவணையைத் தயாரிக்க முடியாது என்று கடவுள் மேல் ஆணையிட்டுக் கூற நான் தயார்! ஒவ்வொரு பிரயாணியின் சௌகரியத்துக்கும் ஒரு ரயில் விட்டால்.... அப்போதும் குறை சொல்லுவார்கள்!

ரயில் கிலக்கடலை வியாபாரி: புகை வண்டித் தொடரின் அமைப்பையே 'கம்ப்ளீட்டாக' மாற்ற வேண்டும், சார்! தனித் தனி பெட்டியாக இல்லாமல் இன்ஜினிலிருந்து, கார்டு — வேன் வரை நேரே போய் வரும்படி ஒரே ரயிலாக இருக்க வேண்டும். அப்போது தான் நாங்கள் டிடிஆரிடமிருந்தும் தப்ப முடியும்; எங்கள் வியாபாரமும் செழிக்கும்!

ஒரு வித்தவுட் டிக்கட்: என்ன சார், ரயில்வே! கொஞ்சம்கூட இங்கிதம் இல்லை! டிக்கட் வாங்காமல் பிரயாணம் செய்வது ஒரு குற்றமா? பிறகு என்ன 'ஜன நாயக சோஷலிசம்' வேண்டிக் கிடக்கிறது! எல்லாரும் டிக்கட் இல்லாமல் பிரயாணம் செய்யலாம் என்கிற மாதிரி குடியரசுச் சட்டத்தை உடனடியாகத் திருத்த வேண்டும், சார்!



ஒரு 'தினசரி' ஜோஸ்யர்: கென்னடி கொலையிலிருந்து குப்பன் கலியாணம் வரை நாங்கள் கணித்துச் சொல்கிறோம். ஒரு ஆறு மாத காலத்துக்கு இன்னின்ன ரயில் வண்டி இத்தனை இத்தனை நிமிடம் தாமதமாக வரும் என்று எங்களால் ஆருடம் பார்த்துச் சொல்ல முடியாதா, என்ன? இது தெரிய மாட்டேனென்கிறதே ரயில்வேக்காரர்களுக்கு! ஒவ்வொரு கால அட்டவணையுடனும் 'வண்டிகள் தாமதம் — ஜோஸ்யர் அநுபந்தம்' ஒன்றும் வெளியிட்டால் பிரயாணிகளுக்கு எவ்வளவு சௌகரியமாக இருக்கும்! அவரவர்கள் வீட்டிலிருந்து ரயிலுக்குக் கிளம்பும்போதே நிதானமாகக் கிளம்பலாமில்லையா? அப்படி ஓர் ஏற்பாடு அண்மையில் வந்தால் நான் 'ரயில்வே ஜோஸ்யராக' பணியாற்ற அட்டியில்லை!

கயல்விழி

அகிலன்

இருபத்தொன்பதாம் அத்தியாயம்

இளைஞனின் விழிப்பு

திருக்கொடுங் குன்றத்து மலைச் சாரலின் காலைப் பொழுது அன்றைக்கு அற்புதமானதொரு பேரழகுடன் விளங்கியது. வெண் பனிப் படலம் போன்ற மேகத் திரளை ஊடுருவிக் கொண்டு பாய்ந்த காலைக் கதிரொளி அந்தக் கானகத்துப் பசுமையில் பொன்னைத் தூவிக் கொண்டிருந்தது. பறவை இனங்கள் கூட்டம் கூட்டமாகச் சிறகடித்துப் பறந்து திரிந்தன. தேன் வண்டுகளும் பூஞ்சிட்டுக்களும் இயற்கையன்னைக்குத் திருப்பள்ளியெழுச்சி பாடிக் கொண்டிருந்தன.

குளித்து முழுகிப் புத்தாடை புனைந்து கொண்டு பைந்தமிழ்க் குமரனுக்காகத் திருவுடைத் தேவியார் கொடுத்த சிற்றுண்டியை எடுத்துக் கொண்டு மலைச் சாரல் மண்டபத்துக்கு விரைந்தாள் கயல்விழி. மருத்துவரின் பணி முடிந்து விட்டதால் அவர் அங்கிருந்து முன்பே கிளம்பி விட்டார். அம்பலக் கூத்தன் மட்டிலுமே இப்போது அங்கு தனித்திருந்தான். பைந்தமிழ்க் குமரனைக் காணவில்லை.

வழக்கமாக அவள் வந்து செய்யும் துப்புரவு வேலைகள் அவள் வருவதற்கு முன்பே செய்யப்பட்டிருந்தன.

கூத்தனைப் பற்றிக் கயல்விழியிடமும் அவளைப் பற்றிக் கூத்தனிடமும் விழுப்பரையர் முன்பே குறிப்பிட்டிருந்ததால் அவர்கள் இருவரும் ஒருவரையொருவர் கண்டபோது வியப்படையவில்லை. பைந்தமிழ்க் குமரனின் வீட்டிலிருந்த நம்பிக்கை மிகுந்த பணியாளன் என்ற அளவுக்கு அவனைப் பற்றி அறிந்து கொண்டிருந்தாள்.

''எங்கே புலவரைக் காணோம்?'' என்று கேட்டாள் கயல்விழி.

''அருவிக்குச் சென்று குளித்து வருவதாய்க் கூறினார்கள். தாங்கள் வந்தால் தேடப் போகிறீர்களே என்பதற்காக என்னை இங்கு இருக்கப் பணித்தார்கள்.''

சிறிது நேரம் காத்திருந்தாள் கயல்விழி. பின்பு மண்டபத்துக்கு வெளியே சென்று அருவிக்கரை இருந்த திசையில் நோக்கினாள். நேரம் செல்லச் செல்ல அவளுக்கு இருப்புக் கொள்ள வில்லை. அவள் வந்த பிறகு அவன் கிளம்பியிருந்தாலும் அதற்குள் திரும்பியிருக்கக்கூடும். அவளைப் போலவே அம்பலக் கூத்தனும் கலவரமடைந்தான்.

''நாழியாகிறது; போய்ப் பார்த்து விட்டு வருவோம்'' என்று கூறி ஓட்டமும் நடையுமாக மலைப் பாதையில் விரைந்தாள் கயல்விழி. அம்பலக்கூத்தனும் பின்பற்றி நடந்தான். அருவிக் கரையில் அவனைக் காணவில்லை.

பதறித் தவிக்கும் நெஞ்சத்தோடு அங்குமிங்கும் ஓடி அலைந்தாள். அம்பலக் கூத்தனுக்கும் பரபரப்பு மிகுந்து விட்டது. 'இளவரசே!' என்று அவசரத்தில் கூவி அழைக்க நினைத்தவன், விழுப்பரையரின் எச்சரிக்கையால் விழிப்புற்றுத் தன்னைக் கட்டுப்படுத்திக் கொண்டான். பின்பு, 'பிரபு!' என்று அவன் அழைக்க முயன்ற போது, கயல்விழி அவனுக்குச் சைகை செய்து தடுத்து ஒரு திசையைச் சுட்டிக் காட்டினாள்.

அந்தத் திசையில் கயல்விழி கண்ட காட்சி அவள் வாழ்விலேயே என்றென்றும் மறக்க முடியாத அற்புதக் காட்சி. தெய்வத் திருக்கோலத்தை ஒருத்தி இந்த மண்ணுலகத்திலேயே தனது புறக் கண்களால் காண முடிந்திருந்தால் எத்த கைய ஆனந்தபரவச நிலையை அடைந்தி ருப்பாள்? கண்கள் இமைப்பை மறந்தன இதயம் துடிப்பை மறந்தது; ஐம்புலன் களும் கூர்மை பெற்று அந்தக் காட்சி யில் ஒடுங்கி நின்றன.

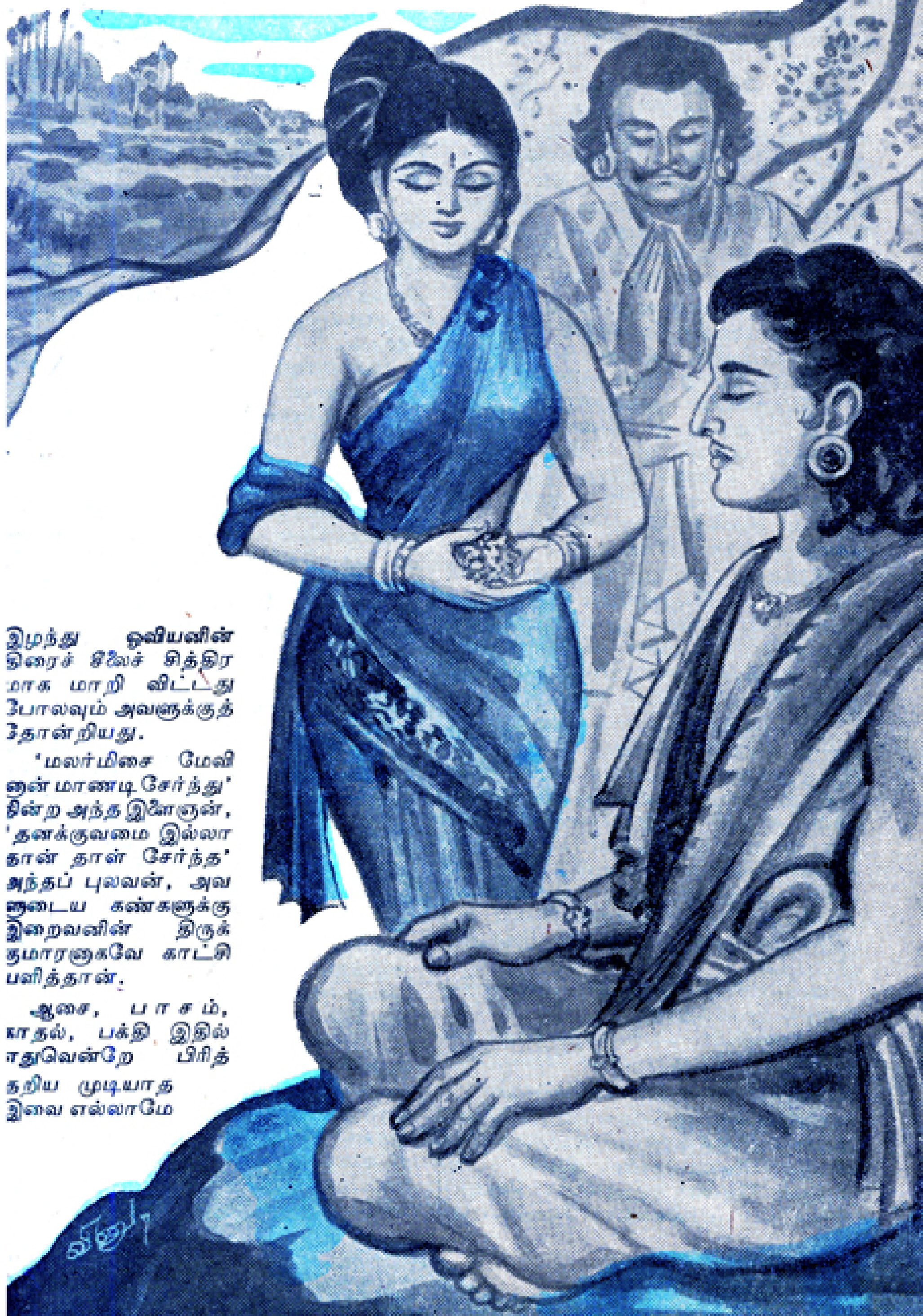
சரக்கொன்றைப் பூத்துக் குலுங்கு காலை இளம் காற்றில் தன் பொன் மல களைத் தூவி நிற்க, கதிரவன் தன் ஒ வெள்ளத்தால் அபிஷேகம் செய்திருக்க இயற்கையின் பீடமாக அமைந் சிறு பாறையின் மீது அவன் சிலையா மாறிக் கண் மூடித் தியானத்தில் ஆழ் திருந்தான். கைலயங்கிரியில் மோன தவமிருக்கும் சிவபெருமானின் தோ றம் இப்படித்தான் இருக்குமா? 'குனித் புருவமும், கொவ்வைச் செவ்வாயி குமிண் சிரிப்பும், பனித்த சடை மும், பவளம் போல் மேனியும்' கொண்டு அவன் இவ்வாறுதான் ஒ வீசித் திகழ்வானோ? அல்லது அர குமாரனாகப் பிறந்து தனது போகங்க யெல்லாம் துறந்து போதி மரத்த யில் வீற்றிருந்தானே புத்தன், அ னுடைய தோற்றமா இது?

கயல் விழியின் உள்ளத்திலிருந் பொங்கிப் பொசிந்த உணர்வுகளை சொற்களால் வெளியிட முடியாத

வானத்திலே மிதந்த பறவைகள் அவ்வாறே நிலைத்து நின்று விட்டது போலவும், அந்த மலையும் காடும் நீரும் காற்றும் அப்படியே ஸ்தம்பித்து ஒடுங்கியது போலவும், உலகமே தனது எல்லாச் சலனங்களையும் எல்லா அசைவுகளையும் இழந்து ஓவியனின் திரைச் சிலைச் சித்திரமாக மாறி விட்டது போலவும் அவளுக்குத் தோன்றியது.

'மலர்மிசை மேவினன் மாணடி சேர்ந்து' நின்ற அந்த இளைஞன், 'தனக்குவமை இல்லாதான் தாள் சேர்ந்த' அந்தப் புலவன், அவனுடைய கண்களுக்கு இறைவனின் திருக்குமாரனாகவே காட்சியளித்தான்.

ஆசை, பாசம், காதல், பக்தி இதில் எதுவென்றே பிரித்தறிய முடியாத இவை எல்லாமே ஒன்றாய்ச் சேர்ந்த ஓர் உணர்ச்சி வெள்ளத்தில் உந்தப்பட்டாள் கயல்விழி. ஓடிச் சென்று அருகில் செடிகளில் மலர்ந்து குலுங்கிய மலர்களையும் தளிர்களையும் கைநிறையப் பறித்தாள். பத்மாசனத்தில் விற்



நிருந்த அவனுடைய பாதங்களில் மெல்லத்தூவி விட்டுக் கரங்கூப்பி நின்றாள். அம்பலக் கூத்தனும் அவ்வாறே வணங்கி நின்றான்.

எவ்வளவு நேரம் ஆயிற்றோ, தெரியவில்லை. இளைஞனின் தியானம் கலைந்தபோது அவனுக்கு எதிரில் இரண்டு உயிர்ச் சிலைகள் கூப்பிய கரங்களோடும் மூடிய விழிகளோடும் நின்று கொண்டிருந்தன.

ஏதும் பேசவில்லை அவன். மெல்ல எழுந்து நடந்தான். சலனம் கேட்டுச் சுய உணர்வு பெற்ற இருவரும் அவனை அமைதியோடு பின்பற்றினார்கள். அவனோ வேறு ஓர் உலகத்தில் பழகி விட்டு வந்த சிந்தனை இன்னும் தெளியப் பெறாமலே மண்டபத்துக்குள் நுழைந்தான். அதே உணர்வோடு சிற்றுண்டியையும் ஏற்றுக் கொண்டான்.

அவனிடம் ஏதாவது பேசி, அவனையும் பேச வைக்க வேண்டும் என்பதற்காகக் கயல்விழி அவனிடம் சிரித்துக் கொண்டே பேசத் தொடங்கினாள்:

''இறைவனின் அடிதொழுது அவனிடம் சரணடைய வேண்டும் என்று தாங்கள் என்னிடம் கூறியபோதெல்லாம் கூட என்னால் அதை இந்த அளவுக்கு உணர முடியவில்லை. ஆனால் இன்றைக்கு எனக்கு மெய்சிலிர்க்கும் ஓர் உண்மை புலப்பட்டு விட்டது.''

''நேற்று அம்பலக் கூத்தன் வாயிலாகச் சில செய்திகளைக் கேள்வியுற்றேன். கேட்டதிலிருந்து என் மனத்தில் அமைதியில்லை. மனக் கவலையை மாற்றும் தனக்கு உவமையில்லாதவனிடம் அவைகளை முறையிட்டேன்.''

''தங்களுக்குக்கூட மனக் கவலையா?'' என்று வியப்போடு கேட்ட கயல்விழி, பிறகு அந்தக் கவலைக்கான காரணங்களை அறிந்து கொண்டாள். அம்பலக் கூத்தனின் காதலி தான் களங்கமுற்றவள் என்பதால் திக்குளித்துவிட்ட நிகழ்ச்சி கயல்விழியையும் செயல் இழந்தவளாக மாற்றி விட்டது. அதன் பிறகு அவள் பிரமை பிடித்தவள் போல் ஒரு மூலைக்குச் சென்று அமர்ந்து கொண்டு விட்டாள்.

பைந்தமிழ்க் குமரன் அவளருகில் சென்று அமர்ந்தான்.

''கயல்விழி! கவலைப்படுவதால் பயனில்லை; சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும்.''

திரும்பிப் பார்த்தாள் கயல்விழி.

''சீதைக்கு இழைக்கப்பட்ட கொடுமையை நினைத்து இராமன் வீண் கவலைப்பட்டுக் கொண்டிருக்கவில்லை. சிந்தித்துச் செயலாற்றினான். சீதைக்கு ஏற்பட்ட அநீதியைப் போக்க ஒரு பெரும் போரே நடந்தது. அதனால் தென்னிலங்கை வீழ்ந்தது.''

'பெண் குலத்துக்கு நேர்ந்த துன்பத்தைத் தமக்கு நேர்ந்ததாக இவர் எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்' என்று நினைத்தபோது அவளுக்கு அவனிடம் எல்லையற்ற பரிவு ஏற்பட்டது.

அவன் மேலும் பேசினான்: ''பாரதப் போர் நடப்பதற்கு அடிப்படைக் காரணமும் திரௌபதிக்கு இழைக்கப்பட்ட தீங்குதான். பாஞ்சாலியைத் துரியோதனன் மானபங்கம் செய்யத் துணிந்த போதுதானே அர்ச்சுனனும் பீமனும் கொதித்தெழுந்து வீர சபதம் செய்தார்கள்?''

''இந்த வகையில் தாங்கள் இராமனையும், பாண்டவ வீரர்களையும் மிஞ்சி நிற்கிறீர்கள்'' என்றாள் கயல்விழி. ''யாரோ ஒரு பெண்ணுக்காக அவர்கள் கலங்கவில்லை; மனைவி என்ற உறவில் எழுந்த பற்றுதலால் அவர்கள் போராடினார்கள்.....''

''கயல்விழி!'' என்று துடிப்புடன் அழைத்தான் பைந்தமிழ்க் குமரன். ''நாடு என்பது வெறும் மண்ணும் மலையும் நதியும் மட்டுமில்லை. இதில் பிறந்து வளர்ந்து மடியும் ஒவ்வோர் ஆண், பெண், குழந்தையையும் நான் என் உயிருக்குயிராகவே மதிக்கிறேன். இங்கு ஒருவனுக்கோ ஒருத்திக்கோ ஒரு துன்பம் வந்ததென்றால் அது என் துன்பம்!''

''பைந்தமிழ்ப் புலவரே, தாங்கள் ஏடாளும் கவிஞராக இருந்துகொண்டு நாடாளும் மன்னர் காண வேண்டிய கனவெல்லாம் காணுகிறீர்கள். தங்களால் இவ்வளவு வலிமை பொருந்திய சோழ சாம்ராஜ்யத்தை என்ன செய்ய முடியும்?''

''என்ன செய்ய முடியுமா? செய்து முடிக்கிறேன் பார்: இவ்வளவு நீசத்தனங்களுக்கும் காரணமாக இருந்த அந்த இளவரசன் இராஜஇராஜனை உன் கண் முன்னாலேயே ஒரு பாண்டிய நாட்டுப் பெண்மணியின் காலில் விழுந்து கதறச் சொல்லவில்லையென்றால்... நான்.... நான்.... நான் ஓர் ஆண் மகனில்லை. இன்னும் அவனுடைய நாட்டை அழித்து, அரண்மனையைத் தகர்த்து அவனுடைய உரிமை மகளிரைச் சிறைப் பிடித்து.....''

''வேண்டாம்! வேண்டாம்!'' என்று குறுக்கிட்டுக் கத்தினாள் கயல்விழி. ''மகளிரைச் சிறைப்பிடிக்கும் கொடும் பாவத்தை மட்டும் நீங்கள் ஒரு போதும் செய்ய வேண்டாம். அவர்கள் ஒரு பிழையும் செய்யாதவர்கள்.''

மலையின் உச்சியிலிருந்து தலைகுப்புற விழுவதற்கு இருந்த தன்னை அவ

காஷ்மீர் பொக்கே டால்க் உபயோகித்து மணிக்கணக்காக சுகந்தத்துடனும் புதுமையுடனும் இருங்கள்



உன்னதமான காஷ்மீர் பொக்கேயின் தரம், ஒரு அழகுசாதன டால்க்... ஒரு குழந்தைக்கான பவுடர் இவ்விரண்டையும் அளிக்கிறது.

காஷ்மீர் பொக்கே டால்க்கின் குளுமையான, பூவிதழ்போன்ற மென்மையான ஸ்பரிசத்தை நீங்கள் உணரும்பொழுது ஒரு பூச்செண்டிற்குள் இருப்பது போலவே தோன்றும். உடல் முழுவதும் தடவிக் கொண்டு அதன் ஊற்றுப்பெருக்கென எழும் புதிய நறுமணத்தில் திளைத்து மகிழுங்கள்



குழந்தையை இதமுடனும் சுகமுடனும் வைத்திருங்கள். காஷ்மீர் பொக்கே, எந்த ஒரு விசேஷ குழந்தைக்கான பவுடரைப் போலவே, மிருதுவும் பட்டுப்போன்றதுமானது. நீங்கள் இருவருமே உபயோகிக்கக்கூடிய அவ்வளவு சௌகரியமான ஒரே பவுடர்!



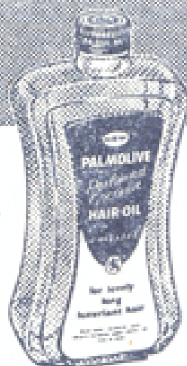
காஷ்மீர் பொக்கே

டால்கம் பவுடர்—ஆடவர் விரும்பும் சுகந்தமுள்ளது!

CB-6-19-TAM.

உங்கள் கேசத்தை அழகுபடுத்த நிரூபணமான பாமாலிவ் வழி





பாமாலிவ் பெர்ஃப்யூம்டு கோகோனட் ஹேர் ஆயில்...

உங்கள் கேசத்திற்கு போஷாக்கு அளிக்கிறது. பாமாலிவ் உபயோகிப்பதால் நீண்ட, செழிப்பான கேசம் இயற்கையாக வளருகிறது. ரோஜா, லவண்டர் அல்லது மல்லிகை—இம்மூன்று வசீகரிக்கும் சுகந்தங்களில் ஏதேனும் ஒன்றைத் தேர்ந்து எடுத்துக் கொள்ளுங்கள்.



பாமாலிவ் கோகோனட் ஆயில் ஷாம்பு...

உயர்தரமான தேங்காய் எண்ணெய்யுடன் தனிப்பட்டு தயாரிக்கப்பட்ட பிரசித்தி பெற்ற கலவை. இது அழுகுற சுத்தம் செய்யும் ஷாம்பு என்பதுடன், ஒரு கூந்தல் அழகு சாதனமும் ஆகும். பாமாலிவ்வின் செழிப்பான நுரை கூந்தலுக்கு ஊட்டத்தைக் கொடுப்பதுடன் உங்கள் தலையையும் கூந்தலையும் தூயதாக்கி பசுமை புத்துயிரூட்டுவதனால், புதிய ஆரோக்கியமான கேச வளர்ச்சி ஏற்படுகிறது.

நவநாகரீக இந்தியப் பெண்டிர் கூந்தல் அழகிற்கு விரும்பியெடுப்பது பாமாலிவ்

தடுத்து நிறுத்தியது போல் தோன்றியது பைந்தமிழ்க் குமரனுக்கு. நன்றிப் பெருக்குடன் அவள் கரங்களைப் பற்றிக் கொண்டு கயல்விழிகளைப் பார்த்தான்.

''ஆம்! நான் அவ்வாறு எண்ணியது தவறுதான்'' என்று தனக்குத் தானே பேசிக் கொள்வது போல் மெல்லிய குரலில் கூறினான்.

முப்பதாம் அத்தியாயம்

ஏன் மறுத்தாள்? ஏன் இசைந்தாள்?

பைந்தமிழ்க் குமரன் வசதியாக உட்கார்ந்துகொண்டு பேசுவதற்காக ஓர் இடத்தைப் பார்த்தான். கயல்விழியும் அருகில் அமர்ந்தாள். அவர்கள் குன்றின் மேல் இருந்ததால், மாலை நேரத்துக் காற்று சற்று வேகமாகவே வீசியது.

''கயல்விழி!'' என்று அவளைக் கனிவுடன் அழைத்தான் அவன்.

''என்ன?'' என்றாள் ஆவலுடன் கயல்விழி.

''உன்னிடம் நான் ஓர் உதவியைக் கேட்கலாமா?''

கயல்விழி தன்னிடம் அவன் எந்த உதவியை நாடப் போகிறானோ என்று ஆவலும் பரபரப்புமாகத் தனது நாணத்தையும் மறந்து அவனை ஏறிட்டுப்பார்த்தாள்.

''வேறொன்றுமில்லை; உன்னுடைய ஆட்டக் கதையைப் பற்றி உன்னிடமிருந்து சில விஷயங்களை நான் தெரிந்து கொள்ள வேண்டும். நீ சொல்லுகிறாயா?''

''ஏன், நீங்களும் அந்தக் கலையைக் கற்றுக் கொண்டு என்னோடு ஆடவிரும்புகிறீர்களா?'' முத்துப் பல் வரிசை மின்ன அவள் சிரித்தாள்.

''அவசியம் நேர்ந்தால், நீ விரும்பினால், ஆடவும் செய்கிறேன்; ஆனால் நான் கேட்டது ஆடுவதற்காக மட்டுமல்ல. உன்னை நான் விரும்புகிறபடி ஆட்டி வைப்பதற்காக!''

''நீங்கள் விரும்புகிறபடி என்றால்?''

''நான் புலவனல்லவா? ஆட்டக் கலையின் நுணுக்கங்களை அறிந்து கொண்டு சில புதிய கதைகளை ஆட்டத்துக்கேற்றாற்போல் பாட விரும்புகிறேன். சிலம்புக் கூத்து, கொற்றவைக் கூத்து முதலியவைகளை ஒட்டி சீதை, பாஞ்சாலி இவர்களின் கதைகளையும் பாட்டில் புனைந்தால் எப்படியிருக்கும்?''

''நீங்கள் புனைந்து நான் ஆடுவதென்றால் அது என் பாக்கியம்!'' என்று பெருமிதத்தோடு கூறினாள் கயல்விழி.

''ஆண்கள் என்றால் அவர்கள் பிறவியிலேயே வீரமும் துணிச்சலும் உள்ளவர்களாகத்தான் இருக்க வேண்டும். நாட்டைக் காப்பதற்காக மட்டும் நான் இதைக் கூறவில்லை. வீட்டைக் காக்கும் கடமைக்காகவும் அவர்கள் செயல்வீரர்களாக இருந்து தீர வேண்டும். பெண்கள், குழந்தைகள், முதியோரைக் காக்கும் பொறுப்பு ஆண்களுடையதல்லவா?''

''பெண்களுக்கும் அதில் பெரும் பங்கு உண்டு'' என்றாள் கயல்விழி. ''இராமனின் அன்பிலும் வீரத்திலும் அசையாத நம்பிக்கை வைத்து அவனுடைய வெற்றிக்காகத் தவம் கிடந்தவள் சீதை. தவம் என்பது என்ன? நினைவையெல்லாம் ஒருமுகப்படுத்தித் தன் தலைவனின் வெற்றியை வேண்டுவதுதானே! தான் இராமனை அடைய வேண்டும் என்று மட்டும் சீதை எண்ணவில்லை; இராமனின் வெற்றியில்தான் அவள் தனக்கு விடுதலையை வேண்டி நின்றாள்.''

கயல்விழியின் கூர்மையான அறிவைக் கண்டு வியப்படைந்தான் பைந்தமிழ்க் குமரன். அவன் மேலும் கூறினான்:

''அநுமன் வந்து சீதையை இராமனிடம் சேர்ப்பித்து விடுவதாகக் கூறிய போது ஏன் அவள் மனமொப்பவில்லை? அவளுடைய முதல் நோக்கம் இராமனின் இலட்சிய வெற்றி. அந்த எண்ணத்தின் வலிமையும் இராமனுக்குத் துணை இருந்ததால்தான், அவனால் அவ்வளவு துணைகளையும் பெற்றுக் கொண்டு இராவணனை அழித்து அவளை மீட்க முடிந்தது.''

''கயல்விழி!'' என்று உணர்ச்சி பொங்க அழைத்தான் பைந்தமிழ்க் குமரன். ''நான் புனைய விருக்கும் பாடல்களுக்கெல்லாமே கருப் பொருள் கொடுத்து விட்டாய் நீ! தலைவனும் தலைவியும் ஒரு மனப்பட்டவர்களாக இருந்தால், அதை விடச் சிறந்த பேறு வேறில்லை என்ற வள்ளுவரின் சொல்லுக்கு நீ விளக்கம் தந்திருக்கிறாய்.''

'நான் விளக்கம் சொல்ல வில்லை; நானே விளக்கமாக இருந்து விடத் துடிக்கிறேன்; இது உங்களுக்கு விளங்கவில்லையே, புலவரே!' என்று ஏங்குவது போல் நெடுமூச்செறிந்தாள் கயல்விழி. அவன் தன்னுடைய இலட்சியக் கனவுகளில் இருந்தான்; அவள் அதை ஒட்டிய வாழ்க்கையில் இருந்தான்.

''எல்லாவற்றுக்கும் முதலாக, நம்முடைய நோக்கத்துக்கு வழிகாட்டும் படியான ஒரு புதுப் பாடல் புனைய வேண்டும் என்ற பேராவல் எனக்கு எழுந்திருக்கிறது. நேற்று அம்பலக் கூத்தன் கூறிய செய்தி என்னை வெகுவாகப் பாதித்து விட்டது. அந்தச் செய்தியைக் கொண்டு புனைந்தால் அது என் சிறந்த பாடலாகவும் உன் சிறந்த ஆடலாகவும் இருக்கும்.''

திடுக்கிட்டு விழித்தாள் கயல்விழி.

''பயங்கரமான உண்மையை மக்களிடம் எப்படிக் கூறுவது என்று திகைக்கிறாய் போலும்!'' என்று நகைத்தான் பைந்தமிழ்க் குமரன். ''கூறித்தான் ஆக வேண்டும்; வேறு வழியில்லை.''

கயல்விழிக்குச் சட்டென்று அங்கிருந்து எழுந்து போய் விட வேண்டும் என்று தோன்றியது. ஆனால் அவனோ தீவிரமான உற்சாகத்தில் இருந்தான்.

''நான் புனையப் போகும் பாட்டின் கதையைக் கூறுகிறேன், கேள்; கேட்டுக் கொண்டால் உனக்கும் அது பயனாக இருக்கும்'' என்று கூறத் தொடங்கி விட்டான். கேட்பவளின் மறுமொழிக்கோ, இசைவுக்கோ அவன் காத்துக் கொண்டிருக்கவில்லை.''

''நம்முடைய பாண்டிய மண்டலத்தையே ஓர் அழகான இளம்பெண்ணாக உருவகப்படுத்தி, அவளையே கதையின் தலைவியாக்கப் போகிறேன். அந்தக் கன்னி இந்த நாட்டுப்பெண்களின் எல்லாச் சிறந்த பண்புகளும் ஒன்றாய்த் திரண்டவள். அவளைக் கண்டு அவளோடு பழகுகிறான் ஓர் இளம் வீரன். பின்னர் இருவருமே திருமணம் செய்து கொண்டு இல்லறம் நடத்த விரும்புகிறார்கள். பெற்றோர்களும் இசைந்ததால் திருமண நாளும் குறித்தாயிற்று. நடைபெற விருக்கும் திருமணத்தை, எதிர்நோக்கி இருவருமே எல்லையற்ற இன்பத்தில் திளைத்திருக்கிறார்கள்.... அப்போது திடீரென்று நாட்டில் போர் வந்து விடுகிறது.....''

''இது விழுப்பரையரின் குமாரனுடைய கதை போல் இருக்கிறதே!'' என்று குறிப்பிட்டாள் கயல்விழி. ''பாவம், உய்யவந்தானின் துயரத்தை என்னாலும் ஆற்ற முடியவில்லை.''

''முதலில் அப்படித்தான் தோன்றும்; கடைசி வரையிலும் கேட்டு விட்டுச் சொல்'' என்று அவன் தொடர்ந்தான்: ''போர் வந்து விட்டதா? இளைஞன் தான் போர்க்களத்துக்குச் செல்ல வேண்டும் என்ற செய்தியை அவளிடம் வந்து கூறுகிறான். அவள் மறுக்காது அவனுக்கு விடை கொடுக்கிறாள். வெற்றியுடன் திரும்பிய பிறகு திருமணம் செய்து கொள்ளலாம் என்கிறாள். 'ஒருவேளை திரும்பா விட்டால்?' என்று இளைஞன் கேட்க, 'தங்களை நினைத்துக் கொண்டு காலமெல்லாம் கன்னியாக விரதம் காப்பேன்; மறுபிறப்பில் தங்களை அடைந்தே தீருவேன்' என்கிறாள் அந்த வீரப் பெண்மணி. இதற்குப் பின்னர்தான் அவளுக்குப் பயங்கரமான சோதனை......''

கயல்விழி கண் கலங்கினாள். அவளுக்குமே அதற்கு மேல் அவன் கூறுவதைக் கேட்பது தாங்க முடியாத சோதனையாகத்தான் இருந்தது.

''பகைவர்கள் போர் நெறிகளை அறவே மறந்து விட்டார்கள். பகை நாட்டு வெறியன் ஒருவனால் அந்த உத்தமி சீரழிக்கப்பட்டு விட்டாள்.''

''போதும்! போதும்!'' என்று தன் செவிகளை மூடிக் கொண்டு கெஞ்சினாள் கயல்விழி.

''கயல்விழி! இந்த நாட்டில் தனி ஒரு பெண்ணுக்கு நடந்த கொடுமையல்ல அது. இந்த நாட்டுப் பெண் குலத்துக்கே இழைக்கப்பட்ட அநீதி!... போர் முடிந்து அந்த வீரன் திரும்பி வருகிறான். அவனுடைய கரத்தைத் தீண்டும் தகுதி தனக்கு இல்லை என்று கூறி விட்டு, அவள் தீக்குளித்து மடிந்து விடுகிறாள். அதனால் ஏற்பட்ட துயரத்துடன் அவன் சபதம் செய்கிறான். 'பகைவரிடமிருந்து நாட்டை மீட்பதோடு, இனி எந்தப் பகைவராலுமே நாடு இந்த நிலையை அடையாத அளவுக்கு அதை வலிமையாக்குவேன்' என்கிறான். அவன் எந்தப் பெண்ணையுமே அதன்பிறகு மணக்கவில்லை.''

கயல்விழி தன் கண்களையும் இப்போது மூடிக் கொண்டாள். அந்த மூடிய கண்களின் வழியே வெள்ளப் பெருக்காய் நீர் குமுறிக் கொண்டிருந்தது.

''கயல்விழி! நீதான் அந்தப் பெண்ணின் பாத்திரத்தை ஏற்று நடிக்கவேண்டும். இந்த நாட்டு மக்களின் நெஞ்சங்களிலெல்லாம் உன்னால்தான் வீரத் தீயைக் கொழுந்து விட்டெரியச் செய்ய முடியும்.''

சரேலென்று எழுந்து எங்கோ ஓடத் தொடங்கினாள் கயல்விழி. கல்லையும் முள்ளையும் செடியையும் புதரையும் பார்க்காமல் அவள் ஓடினாள். பைந்தமிழ்க் குமரனை அச்சம் பற்றிக்கொண்டு விட்டது. ஏதுமே புரியவில்லை அவனுக்கு. 'இப்போது நான் ஒன்றும் இவளுடைய மனம் புண்படும்படியாகச் சொல்லவில்லையே! ஏதோ ஒரு பெண்ணின் கதையைத்தானே கூறினேன்?'

''கயல்விழி! கயல்விழி!''

அவள் திரும்பிப் பார்க்கவில்லை. அவளைப் பின்பற்றி ஓடினான் பைந்தமிழ்க் குமரன். எங்கே அவள் கால் தடுக்கிக் கீழே விழுந்து விடப் போகிறாளோ என்று, அவள் கரத்தை இறுகப் பற்றினான்.

''புலவரே, நீங்கள் பெண்களோடு பழகியிருந்தால் இப்படியெல்லாம் கதை சொல்ல மாட்டீர்கள்!''

''மெய்தான், நான் பழகியதில்லை'' என்று ஒப்புக் கொண்டான் இளைஞன். ''ஆனால், அவர்களுக்கு இந்தக் கதையினால் நான் சிறிதும் தீங்கு செய்யவில்லையே? அவர்களுடைய நன்மைக்காகவும்தானே சொல்கிறேன்!''

''நீங்கள் எதை வேண்டுமானாலும் ஏட்டில் பாட்டாக எழுதி வைத்துக் கொள்ளுங்கள். இதைப் போய் அரங்கத்தில் கூத்தாக நடித்துக் காட்டுவதற்கு என்னால் முடியாது. நீங்கள் வற்புறுத்தினால் முதற் கூத்தின் முடிவில் நானும் மெய்யாகவே தீக்குளித்து விடுகிறேன்.''

பைந்தமிழ்க் குமரனின் தலையில் கொடுங் குன்றம் பெயர்ந்து விழுந்தது போலிருந்தது. அவளுடைய கரத்தை விட்டு விட்டு, அப்படியே இடிந்துபோய் அருகில் நின்ற மரத்தின் மீது சாய்ந்தான். வெகுநேரம் அவன் எதுவுமே பேசவில்லை. ஓரிரண்டு நாழிகைகளுக்கு முன்பு வரையிலும் அவன் உள்ளத்தில் பீறிட்டுப் பொங்கிக் கொண்டிருந்த நம்பிக்கையூற்று, அவள் செய்கையால் சட்டென்று அடைபட்டு விட்டாற்போல் தோன்றியது.

அவனையே அவள் பார்த்துக்கொண்டிருந்தாள். மௌனமாக அவன் அநுபவித்துக் கொண்டிருந்த வேதனைகள் அவளையும் பற்றிக் கொண்டு விட்டன.

''நான்.... நான் உன்னை எதற்குமே வற்புறுத்த மாட்டேன்'' என்று தட்டுத் தடுமாறிக் கூறினான் பைந்தமிழ்க் குமரன். ''முன்பு உனக்கு ஆற்றங்கரையில் சபதம் செய்து கொடுத்தேனல்லவா ? அதை நிறைவேற்றுவதற்கு இந்தக் கூத்தையே முதல் ஆயுதமாகப் பயன்படுத்தலாம் என்று நினைத்தேன். வேண்டாம் !..... உனக்குத் துன்பமென்றால் வேண்டாம்!''

''நான் மறுத்ததற்கு என்னை மன்னித்துக் கொள்ளுங்கள். உங்கள் விருப்பப்படியே கூத்தை நடத்துவோம்.''

''வேண்டாம், கயல்விழி!''

''இல்லை; முதன் முதலாக இதையே நாம் அரங்கேற்றுவோம். அதோ, அந்தக் குன்றின் மீது குடவரைக்குள் குடியிருக்கும் நல்ல மங்கைபாகர் முன்பாகவே அரங்கேற்றுவோம்!'' என்று குன்றின் மீதிருந்த கோவிலைச் சுட்டிக் காட்டினாள் கயல்விழி. (தொடரும்)

இரண்டு காட்சிகள்

வாங்கோ, ஸார்!

சாப்பாடுதானே? ரெடியா இருக்கு.

டிக்கட்டு அப்புறம் வாங்கிக்கொள்ளலாம். முதலில் போய்ச் சாப்பிடுங்கோ.

யார்ரா, அங்கே? நாணு! ஸாரைக் கவனி. உட்காருங்கோ, ஸார்.

என்ன? 'பிராஞ்சு லைன்' வண்டிதானே? அதற்கு இன்னும் ரொம்ப நேரம் இருக்கு. சாப்பிட்டுவிட்டு மெதுவாகப் போய் ஏறிக்கொள்ளலாம். அண்ணாவைக் கவனி,

கூட்டிலே உப்புக் குறைவா இருக்கா?... இதோ போடச் சொல்கிறேன்.

ரஸம் ஒரு 'கிளாஸ்'லே கொடுக்கச் சொல்லட்டுமா?

தயிர் ஆகிவிட்டது, ஸார். ஸாரி! தயிருக்கு ரொம்ப 'டிமாண்டு'.

தொட்டுக் கொள்ளக் கொஞ்சம் சாம்பார் போட்டுக் கொள்ளுங்களேன்....

அதோ, அங்கே இருக்கு ஸார், 'வாஷ்பேஸின்'.

ஹி... ஹி... இன்னும் அஞ்சு நிமிஷம் இருக்கு, நீங்க போக வேண்டிய ரயில் புறப்பட!....

இந்தக் காட்சி கண்டிராக்டரால் நடத்தப்பெறும் உணவுச்சாலையில்



என்ன ஸார்?

சாப்பாடா? 'போர்டை'ப் பார்க்கவில்லை? இங்கே டிக்கட் வாங்கிக்கிட்டுப் போங்கள். இல்லாவிட்டால் 'டைனிங் ஹால்' உள்ளே நுழைய விடமாட்டான்.

உள்ளே நுழைகிறபோதே பறக்கிறீர்களே? டைம் டேபிளைப் பார்த்தால் பிராஞ்சு லைன் வண்டி எப்போது புறப்படும் என்று தெரியும்.

உங்கள் ருசிக்குத் தக்கபடி சமைக்க முடியாது, சார். சாமான்களை யெல்லாம் நாங்கள் நிறுத்து, அளந்து போடுகிறோம், தெரியுமா?

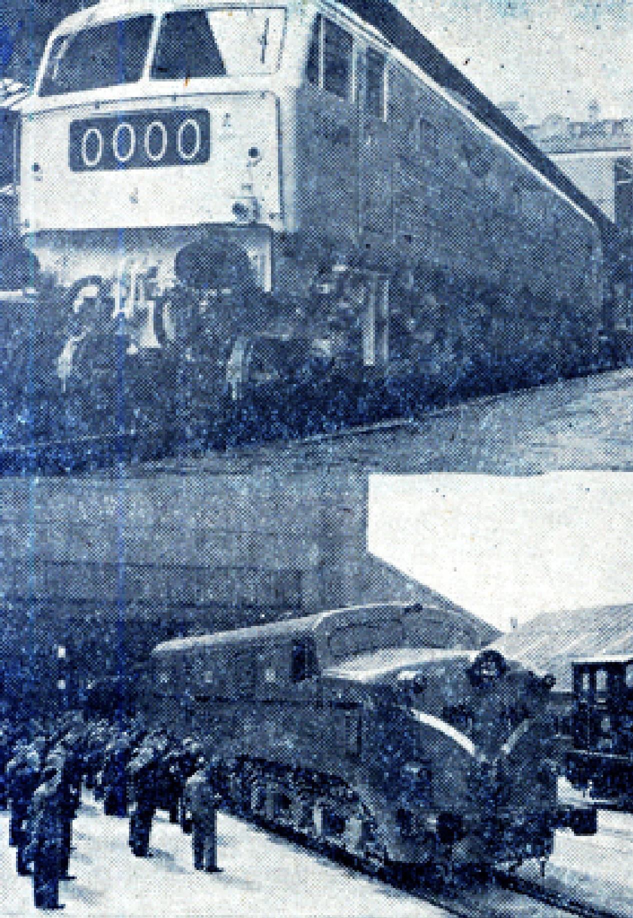
இன்னொரு அப்பளாமா? மூணு பைசா 'எக்ஸ்டிரா' கொடுக்கணும்.

மோர் கழுநீர் மாதிரி இருக்கிறதா? பதினைந்து பைசா கொடுத்து ஒரு கப் தயிர் வாங்கிக் கொண்டிருக்கணும்.

கண்ணில்லை, உமக்கு? 'கை அலம்பும் இடம்' என்று போர்டு போட்டிருக்கிறதே?

வண்டி போய்விட்டதா? பின்னே, போகாமல் என்ன செய்யும்?... 'டிபார்சர்' தெரிந்து கொண்டு இங்கே வரணும் ஐயா!

இதுவே ரயில்வேநிர்வாகத்தில் நடத்தப்பெறும் உணவுச்சாலையில்





பிற நாட்டு ரயில்வேக்கள்

பிரிட்டன்

★ 'லயன்' என்று பெயர் பெற்ற டீஸல் என்ஜினை மெரல்போர்ன் ஸ்டேஷனில் காணலாம்.

★ ஸ்பானிஷ் தேசிய ரயில்வேக்காகப் பிரிட்டனில் தயாரான மின்சார என்ஜினின் தோற்றம்.

★ ஆஸ்திரேலியாவில் ஓடும் டீஸல் மின்சார ரயில்.

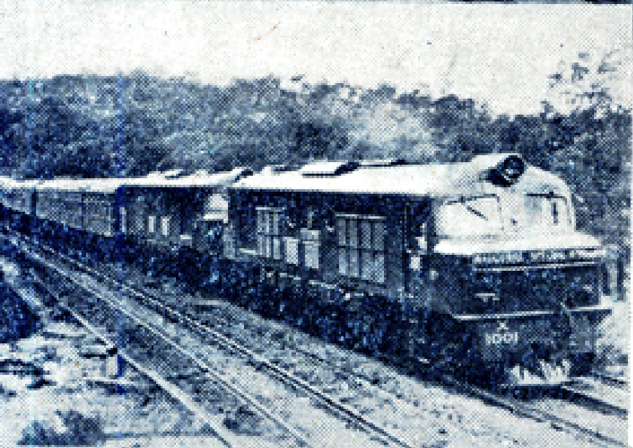
★ புதிய பிரிட்டிஷ் டீஸல் ஹைடிராலிக் ஷண்டிங் என்ஜின்கள். இங்கிலாந்திலுள்ள ரஸ்டன் அண்ட் ஹான்ஸ்பி கம்பெனி தயாரித்தவை.

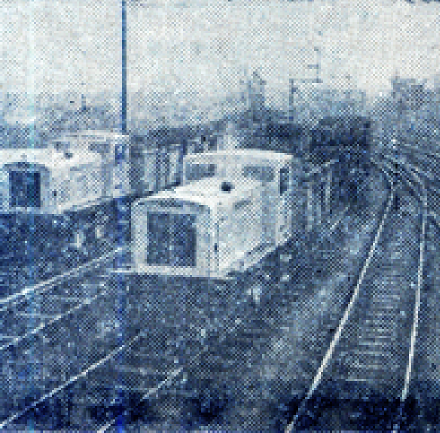
மேலே:

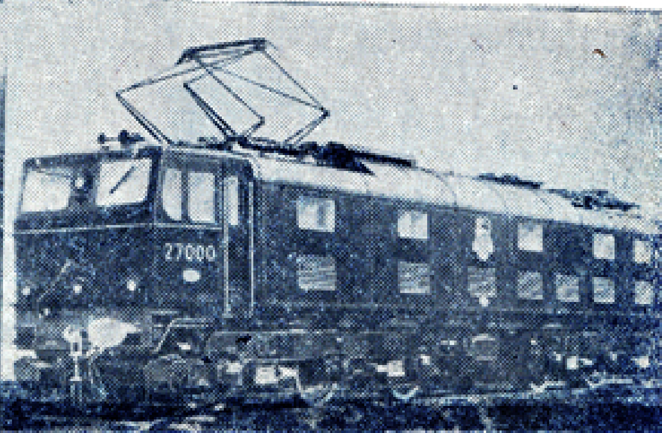
★ லண்டனிலிருந்து எடின்பரோவை ஆறரை மணியில் கடந்த எலிசபெத் ரயில்.

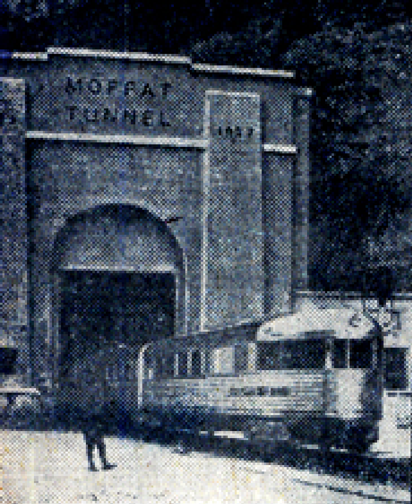
கீழே:

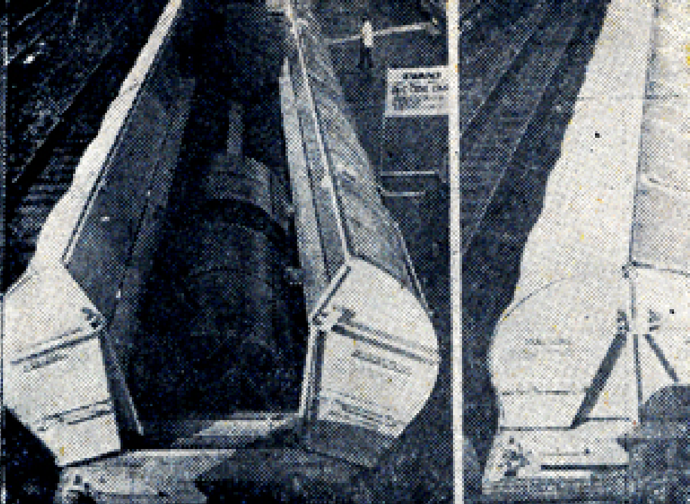
★ மான்செஸ்டர் — ஷெப்பீல்டு பாதையில் ஓடும் மின்சார என்ஜின்.











அமெரிக்கா

★ 'கலிபோர்னியா ஸைபர்' — அமெரிக்காவின் நவீன எக்ஸ்பிரஸ் ரயில்.

★ புதிய அமெரிக்க 'ஒளாம் ஷெல்' குட்ஸ் வண்டி.

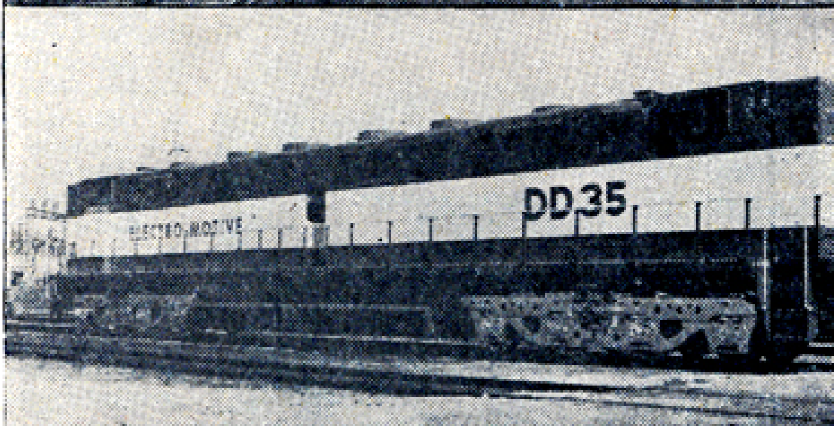
★ 1850ம் வருஷத்திலிருந்து நவீன காலம் வரையுள்ள என்ஜின்கள்.

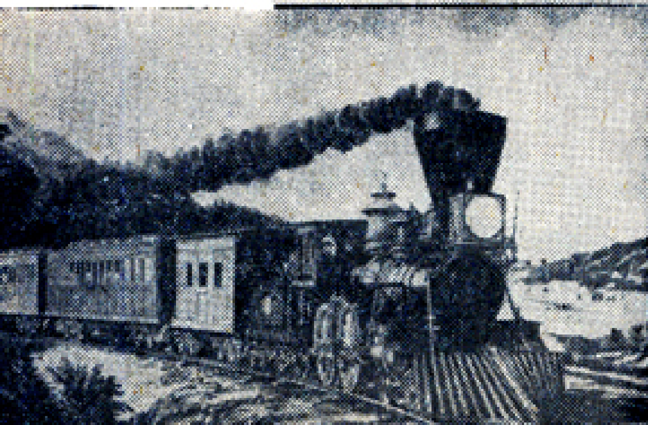
★ ஐயாயிரம் குதிரைச் சக்தி படைத்த 'பூஸ்டர் என்ஜின்'.

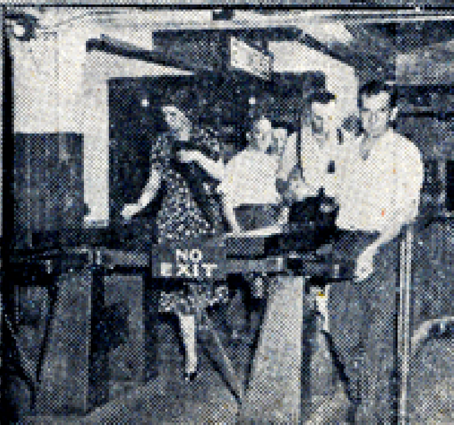
★ வெஸ்டிங் ஹவுஸ் தயாரித்துக் கொடுத்த அந்நாளைய ரயில்.

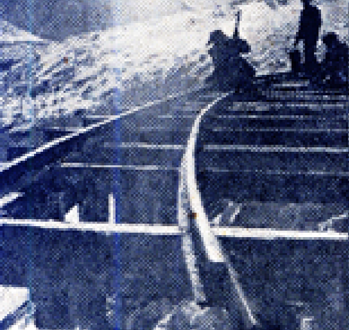
★ டிக்கட் கட்டணத்தைச் செலுத்திய பிறகுதான் பிளாட்பாரத்துக்குள் நுழைய முடிகிறது.



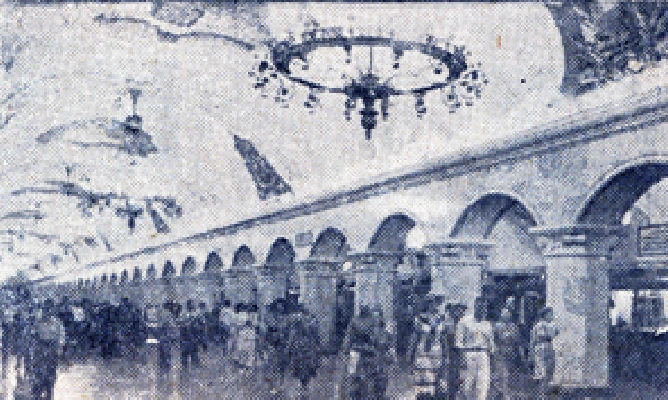












ரஷ்யா

★ ரயில்வே'' பாதைகளைச் சமைக்கும் கிரேன்கள் ரஷ்யாவில் பயன்படுத்தப்படுகின்றன. முன்பு மர ஸ்லீப்பர் கட்டைகளை வைத்து உருவாக்கியவை. இப்பொழுது நவீன முறையில் கான்கிரீட் ஸ்லீப்பர்களாக வைக்கப் பயன்படுகின்றன.

★ ஊரல் மலைகளுக்கு நடுவில் மின்சார ரயில் நிறையப் பெட்டிகளை இழுத்துச் செல்கிறது.

★ கனிசுரங்கப் பாதைகளிலிருந்து டிராலிகள் இந்த ரயில் பாதையில்தான் ஓடுகின்றன.

★ லெனின்கிராடில் தயாரிக்கப்பட்டுள்ள டீஸல் என்ஜின்.

★ கம்ஸோமோல்ஸ்க்யா — மாஸ்கோவில் உள்ள பாதாள ரயில் நிலையம்.

பாட்டி கேட்ட பெட்டிக் கதை

ரா. வி.

"ஏண்டா குழந்தை! இன்றைக்கு ஏன் இத்தனை நேரமாக்கி விட்டாய்?" என்று கேட்டாள் பாட்டி.

பாரதத்துக்கு ரெயில் வந்து பதினைந்து இருபது ஆண்டுகள் ஆன பின்னர் பிறந்தவள் எங்கள் பாட்டி. அந்தக் காலத்தில் ஒவ்வொரு ஸ்டேஷனிலும் ரெயிலுக்கு மணி அடித்துப் பூஜை செய்து கிளப்பியதைக் கதை கதையாகச் சொல்லி மகிழ்ந்தவள்; மகிழ்வித்தவள்.



என். ஜி. ஐயங்கார்

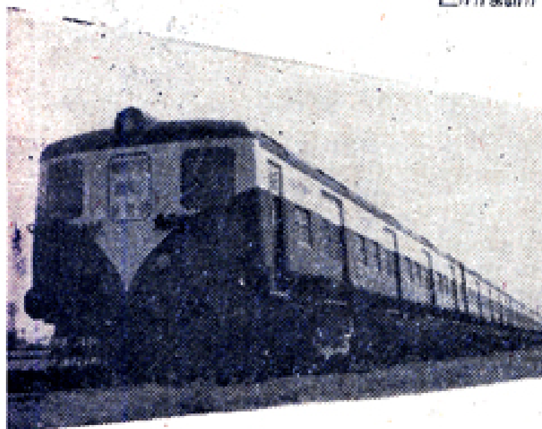
"நம்ப மணி பழி வாங்கிவிட்டான், பாட்டி. மத்தியானம் இரண்டு மணிக்கு, நல்ல கொளுத்துகிற வெய்யிலிலே, ஐயறு வரம் போய் ரெயில் பெட்டி பார்த்து வருவோம் என்றான். சரியென்று புறப்பட்டோம். இன்றைக்குப் பார்த்து என் செருப்பின் காது அறுந்து போக வேண்டுமா? அதனால் செருப்பில்லாமலே போய்க் கால் அப்பளமாகப் பொரிஞ்சு போச்சு, பாட்டி!" என்று உள்ளங்கால்களைத் தடவிக்கொண்டேன்.

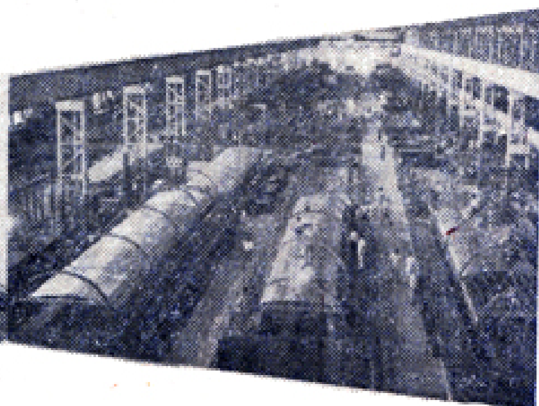
'ஐயோ, பாவம்!' என்று சொல்லவில்லை பாட்டி. "அடியே செண்பகம்! இன்றைக்கு இட்டுக் காயவைத்த அப்பளம் நன்றாகப் பொரிகிறதா பாரடி!" என்று கூறிவிட்டு ரெயில் பெட்டியைப் பிடித்துக்கொண்டு விட்டாள்.

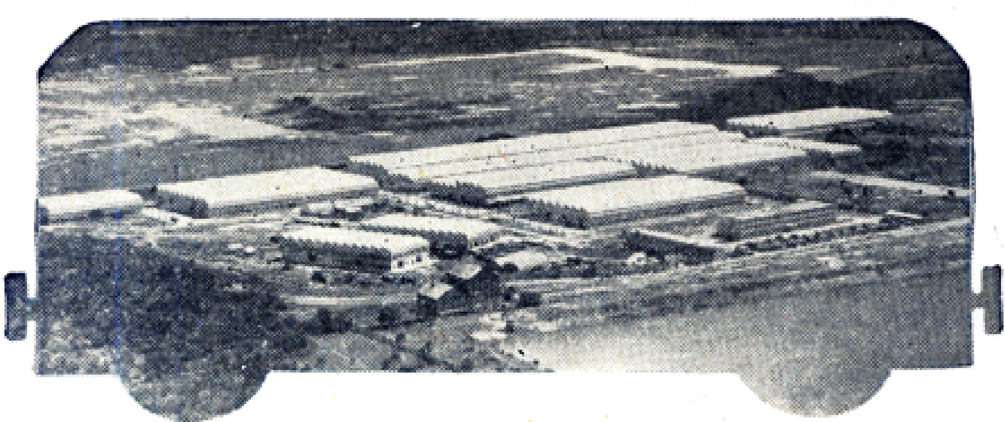
"ரெயில் பெட்டி என்று ஒன்று வந்திருக்கிறதா? ரெயில் அடுக்கு என்று ஒன்று உண்டு. அடுக்குக்குள் அடுக்காகப் போட்டு எடுத்துப் போகலாம். நானும் அவரும் காசிக்குப் போனபொழுது ஒன்று வாங்கிப் போனோம். ரொம்பச் சௌகரியமாக இருந்தது. வண்டியில் குறைந்த சாமான்களோடும், நிறைந்த வசதிகளோடும், கவலையின்றிப் பயணம் செய்தோம். அது போகட்டும், ரெயில் பெட்டி பார்த்தேன் என்றாயே! நன்றாயிருக்கிறதா? நம் வீட்டுக்கும் ஒன்று வாங்கலாமா? கருணையின் கல்யாணத்துக்குச் சீர் வைக்க இப்பொழுதே ஒன்று வாங்கி வைத்துக் கொண்டால் என்ன?" என்றாள்.

எனக்குச் சிரிப்பதா, சீறுவதா என்று விளங்கவில்லை. இருந்தாலும் சமாளித்துக் கொண்டு, "ரெயில் பெட்டிகள் பலே ஜோர். நன்றாகச் செய்கிறார்கள். ஆனால் இது நீ நினைக்கிற பெட்டியில்லை. இது ரெயில் பெட்டி. அதாவது நீ தாத்தாவோடு காசிக்குப் போகிறபோது ஏறிப் பயணம் போனாயே. அந்த மாதிரி வண்டி இது! இந்த வண்டியைத் தான் ரெயில் பெட்டி என்கிறார்கள்" என்று பாட்டிக்கு விளக்கம் கூறினேன்.

"ரெயில் வண்டியைச் சொல்கிறாயா? அந்த நாளிலே — அதாவது ரெயில் வண்டி வந்த புதிதிலே பயணத்துக்கு ஆளே இருக்க மாட்டார்கள். துணைக்கு நாலு பேர் இருக்க மாட்டார்களா என்று எண்ணத் தோன்றும். ஹாய்யாகக் காலை







நீட்டிப் படுத்துக் கொண்டு, சுகமாகப் பயணம் செய்யலாம். இப்ப என்னடாவென்றால் ஜனங்கள் புளி அடைகிற மாதிரி அல்லவா அடைந்து பயணம் செய்கிறார்கள். ரெயில் பிரயாணம் நரகப் பிரயாணமாகத் தோன்றுகிறது. எதற்காக ஊர் ஊருக்குப் போகிறோம் என்று எண்ணத் தோன்றுகிறது!'' என்று அங்கலாய்த்தாள் பாட்டி.

''இந்தப் புளி அடைகிற பெட்டிக்கு மூன்றாம் வகுப்புப் பெட்டி என்று பெயர். இத்தனை பேர் உட்காரலாம் என்று போட்டிருப்பார்கள். ஆனால் எத்தனை பேர் நிற்கலாம் என்றோ, எத்தனை பேர் எத்தனை பேருடைய இடங்களை அடைத்துக் கொண்டு உட்காரலாம் என்றோ போடுவதில்லை. அதனால் பிரயாணிகள் சுயேச்சையாக அடைந்துவிடுவார்கள். நீ சொல்லுகிறாற் போல் தூங்கிக்கொண்டு போவதற்கு இப்பொழுதெல்லாம் 'ஸ்லீப்பர்' என்று ஒரு பெட்டி தயாரிக்கிறார்கள். கையில் காசு உள்ளவர்கள் நல்ல வசதியோடு பயணம் செய்வதற்கு முதல் வகுப்புப் பெட்டியும் தயார் செய்கிறார்கள், இந்தப் பெரம்பூர் ரெயில் பெட்டித் தொழிற்சாலையிலே!....''

''என்ன, நம்ப ஊரிலேயே இந்த மாதிரி ரெயில் பெட்டிகள் செய்கிறார்களா? இங்கிலீஷ்காரன் காலத்திலே அக்கரைச் சீமையிலிருந்து வந்தது இந்த ரெயில் என்றல்லவா உன் தாத்தா சொல்லிக் கேள்விப்பட்டிருக்கிறேன்!''

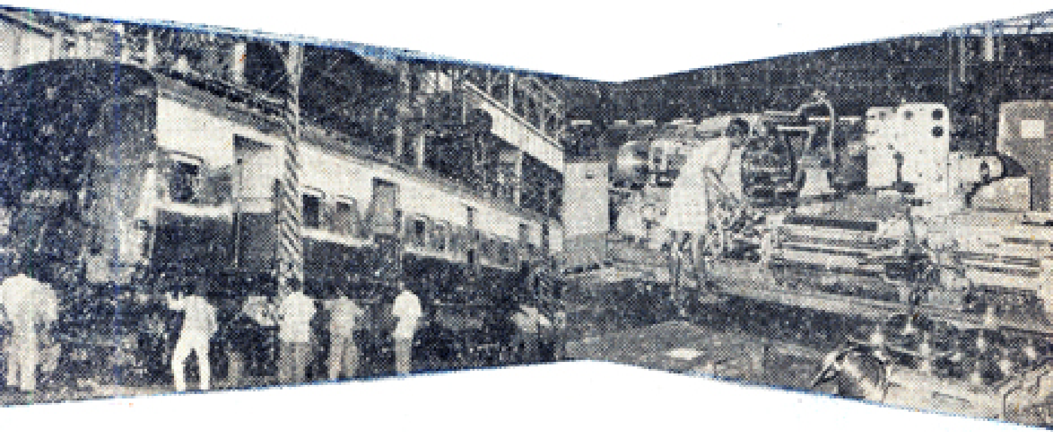
''அது அதர் காலம். இது ஐதரி காலம். ஐதரி என்பவர் தலைமையில்தான் இந்தத் தொழிற்சாலை இப்போது இயங்குகிறது. இவர் ரொம்ப நல்லவர். தொழிற்சாலையில் வேலை செய்யும் தொழிலாளிகளுக்கு ஏதாவது குறை இருந்தால், நேரிலேயே விசாரித்துச் சரிசெய்து விடுகிறார். கேட்கப்போனால் தொழிலாளிகளிடையே தகராறே எழுவதில்லையாம்!''

''அப்படியா? அப்படித்தான் இருக்கணும். உன் தாத்தா அடிக்கடி சொல்லுவார்: நம் நாடு ஞானத்திலே பரமோனத்திலே உயர்ந்திருக்கிறது. ஆனால் விஞ்ஞானத்திலே தாழ்ந்திருக்கிறது. அதில் முன்னேற இந்த அடிமை நாட்டுக்கு ஒரு கல்ப காலம் ஆகலாம் என்பார்!''

''அவர் அப்படிக் குறைப்பட்டுக்கொண்டது நம் நாடு அடிமையாயிருந்த காலத்தில். நாம் சுதந்திரம் பெற்ற மறு ஆண்டிலேயே அப்பொழுது ரெயில்வே மந்திரியாக இருந்த காலம் சென்ற கோபாலசாமி ஐயங்கார் இந்த ரெயில் பெட்டி உற்பத்தி விஷயத்தில் முனைந்து முயற்சி எடுத்து இந்தத்



ஜெனரல் மானேஜர் ஐதரி



தொழிற்சாலையை நிறுவினர். பாரதப் பிரதமராயிருந்த நேருவோ, ராம ராஜ்யக் கனவு கண்ட காந்தியடிகளைப் பின்பற்றி எத்தத் துறையிலும் நம் நாடு சுய தேவையைத் தானே பூர்த்தி செய்து கொள்ளுவதா யிருக்க வேண்டும் என்று திட்டமிட்டார். அதன் பயனாகப் பெரம்பூர் வட்டத்தில் மாபெரும் ரெயில்வே இணைப்புப் பெட்டித் தொழிற்சாலை உருவாகியது. 1952ம் ஆண்டு நமது பிரதம மந்திரி நேருவே, இந்தத் தொழிற்கூடத்தில் உருவான ரெயில் வண்டியை வெள்ளோட்டம் விட்டார்!''

''இப்போ நீ சொல்லுறபோது நினைவு வருகிறது. பத்திரிகைகளில் அப்போ வெளி வந்த படங்களை யெல்லாம் கருணா எனக்குக் காட்டியிருக்கிறான். நீ பார்த்து வந்த ரெயில் பெட்டித் தொழிற்சாலை ரொம்பப் பெரியதோ?''

''அதென்ன அப்படிக் கேட்டுவிட்டாய், பாட்டி? பதினாயிரம் பேருக்கு மேல் வேலை செய்கிற இடம். நம் கிராமத்தைக் காட்டி லும் நான்கைந்து மடங்காவது பெரிசா யிருக்காதா? ரெயில் பெட்டிகள் தயாரிக்க எத்தனை எத்தனையோ சாமான்கள் தேவை. இயந்திரங்கள் தேவை. மாபெரும் ராட்சஸ யந்திரங்களைகூடத் தேவை.''

''பின்னே இருக்காதா? ரெயில் வண்டியே எத்தனை பெரிசு? எத்தனை கனம்?''

''எத்தனை கனமான பொருளையும் ஒரு மூலையிலிருந்து இன்னொரு மூலைக்கு எடுத்து வர உயரவே ஓடி வரும் கிரேன்கள் இருக்கின்றன. மலையாளக் காட்டில் வெட்டின பெரிய மரங்களை இங்கும் அங்கும் கொண்டு வைக்க யானைகள் இருப்பது போலப் பல யானைகளது பலத்தை ஒருங்கே கொண்ட இயந்திரங்கள் அவை.

''நீ வந்திருந்தாயானால், அவை செய்யும் அற்புதக் காரியங்களைப் பார்த்து அப்படியே வாயைப் பிளந்துகொண்டு நின்றுவிடுவாய்!''

''நீ மட்டும் நிற்காமல் வந்திருக்கிறாயாக் கும்? இல்லாவிட்டால் ஏன் இவ்வளவு நேரம் ஆகிறது வீட்டுக்கு வர?'' என்று என்னை மடக்கினாள் பாட்டி.

''நீ சொல்வது மெய்தான் பாட்டி. இந்த ரெயில் வண்டித் தளமும் கூண்டும் கட்ட எஃகுத் தகடுகள் ஏகமாகக் கொண்டு வந்து குவித்திருக்கிறார்கள். இவற்றில் இரண்டு சதவிகிதம் செப்பும் சேர்ந்திருக்கிறதாம். இத் தகடுகள் மிகவும் உறுதி வாய்ந்தவையாம். இவை நம் நாட்டில் தயாரிக்கப்படுவதில்லையாம். வெளி நாடுகளிலிருந்துதான் இறக்குமதி செய்கிறார்களாம்! இன்னும் சில ஆண்டுகளில் நம் நாட்டிலேயே இந்தத் தகடுகள் உற்பத்தி நடைபெறலாம் என்றும் கூறுகிறார்கள். இவற்றை அளவு பார்த்து வெட்ட மின்சாரத்தில் இயங்கும் கத்திகள் இருக்கின்றன. கனமான இந்தத் தகடுகளைத் தூக்கி முளை போல் அடித்து வைத்திருக்கும் குமிழிகள் மீது போட்டுத் தள்ளி விடுகிறார்கள். கத்தியில் தலையைக் கொடுத்துக் கணக்காக வெட்டுண்டு விழுகின்றன இந்தத் தகடுகள். இவற்றை வளைக்கவென்று ஓர் இயந்திரம். ஒன்றோடு ஒன்று பற்றவைக்க வென்று மின்சாரக் கருவிகள் வேறு. துளை ரம் போடவென்று வேறு சில கருவிகள். இவையெல்லாம் இயங்கும்போது ஏக காலத்தில் ஆயிரம் ஆயிரம் கம்பி மத்தாப்புகள் கொளுத்தினாற் போலிருக்கிறது.''

''ஒரு சாதாரண கட்டை வண்டி செய்வதற்கே வட்டா, அச்சு, இருசுக் கட்டை, கடையாணி, பட்டறை, கூண்டு கட்ட கம்பு, பிரம்பு என்று எத்தனையோ பொருள்கள் வேண்டியிருக்கின்றனவே! பிரும்மாண்டமான ரெயில் பெட்டி செய்ய இன்னும் எத்தனை எத்தனை பொருள்களோ தேவைப் படுமே! — ஆமாம், சக்கரங்களும் இந்தத் தொழிற்சாலையிலேயேதான் தயார் செய்கிறார்களா?''

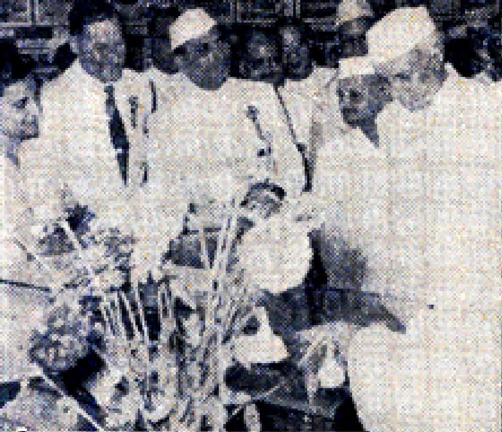
''இல்லை. டாட்டா தொழிற்சாலைகளிலிருந்து சக்கரங்கள் தயாரித்து வருகின்றன. சக்கரங்களைத் தாங்கும் அச்சு, வண்டி ஓட வசதியாக இருக்கும் ஸ்பிரிங்குகள் ஆகியவை இங்கு தயாரிக்கப்படுகின்றன. ஜன்னல்கள், கதவுகள் ஆகியவை கூட இங்கே தயார் செய்யப்படுகின்றன!''

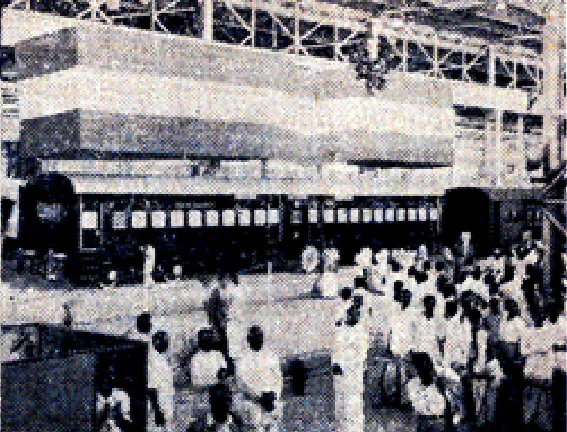
''அப்படியா? இந்த ஜன்னல் கதவுகளை இறக்கும்போது கைகால்களைச் சில சமயங்களில் நசுக்கிக் கொண்டு விடுகிறார்களே, ஜனங்கள்! அப்படி இல்லாமல் இருக்க ஏதாவது வழி கண்டுபிடிக்கக் கூடாதோ?''

''கண்டுபிடித்திருக்கிறார்கள், பாட்டி! பழங்காலத்து வண்டிகள் போல் ஜன்னல் கதவுகள் இறக்கியதும் பட்டென்று கீழே விழுந்து விடாது. எத்தனை தேவையோ அத்தனை தூரம் இறக்கி விட்டுக் கொள்ளலாம். அதைத் தாங்க முன்பெல்லாம் தாழ்ப்பாள்கள் போல் ஒன்று நீட்டிக்கொண்டிருக்குமே, அதுகூட இப்பொழுது கிடையாது. ஏறி இறங்கும்படியாக, இதோ நம் வீட்டில் ஓர் எலெக்ட்ரிக் லைட்டு போட்டிருக்கிறோமே, எத்தனை உயரத்தில் எப்படி வேண்டுமோ அப்படி நிறுத்திப் பார்க்கிறோமே, அது போல் வேண்டிய இடத்தில் நிற்கும் படியாக 'பாலன்ஸ்' என்ற முறையைக் கையாண்டு ஜன்னல் கதவுகளை அமைத்திருக்கிறார்கள். இது போல் உபயோககரமான உபாயங்களையோ அல்லது சிக்கனமான செலவு முறைகளையோ இத் தொழிற்சாலையில் வேலை செய்யும் தொழிலாளி யாராவது கண்டுபிடித்துக் கூறினால் அவரை உற்சாகப்படுத்திக் கௌரவிக்கப் பரிசுகளும் வைத்திருக்கிறார்கள்!

''இந்தப் பிரும்மாண்டமான தொழிற்கூடத்தை ஆறு பகுதிகளாகப் பிரித்திருக்கிறார்கள். ஒரு கோடியில் வண்டி நிர்மாணிக்கும் ஆரம்ப வேலை தொடங்கும். மறு கோடிக்குப் போகும்போது ஒரு பெட்டியே தயாராகிவிடும்.''

''பெரிசாகச் சொல்ல வந்துட்டியே! நாங்கள் கல்யாணத்துக்கு அப்பளம் இடும் பொழுதும் இப்படித்தான். ஒருத்தி அப்பளத்து மாவை உருண்டையாக்கி அனுப்புவாள்; இன்னொருத்தி தட்டை செய்து போடுவாள்; மற்றொருத்தி அப்பளமாக்குவாள். இப்படி ஒருவருக்கொருவர் வேலையைப் பிரித்துச் செய்தால் வேலை விரைவில் முடியும்!''





முன்னாள் பாரதப் பிரதமர் நேரு பெரம்பூர் இணைப்புப் பெட்டித் தொழிற்சாலையில் உருவான முதல் பெட்டியை வெள்ளோட்டம் விடுகிறார். இந்நாள் பிரதமரும் பக்கத்தில் இருக்கிறார்.

''கரெக்ட், பாட்டி! சரியாகச் சொன்னாய். இந்தத் தொழிற்சாலையில் வண்டிகள் ஓடும் போது எத்தனை தூரம் அதிர்ச்சி தாங்க முடியும் என்றும் சோதனையிட்டுப் பார்க்கிறார்கள். பிறகு இரண்டாவது பட்டறைக்கு அனுப்பித் தச்சு வேலை, ஆசனங்கள், விளக்குகள், கீழ் விரிப்புகள், வர்ணப் பூச்சுக்கள் முதலியன செய்கிறார்கள்!''

''பெரம்பூரிலே எத்தனை வண்டிகள் தயாராகின்றனவாம்?''

''ஆண்டு ஒன்றுக்கு ஏறக் குறைய அறுநூறு பெட்டிகள் தயாராகின்றன! ஒரு பெட்டிக்கு ஆகும் செலவு கிட்டத்தட்ட ஒன்றரை லட்சமாகும். முதல் வகுப்பு, மூன்றாம் வகுப்பு, ஸ்லீப்பர் ஆகியவற்றுக்கு ஆகும் செலவு சிறிது வித்தியாசப்படலாம்.''

''அம்மாடியோவ்! அத்தனை ரூபாயா?''

''அயல் நாடுகளிலிருந்து தருவித்தால் இன்னும் அதிகமாகும். தெரியுமோ, இல்லையோ? நாளடைவில் அநுபவம் ஏற்பட ஏற்படச் செலவும் குறையக் கூடும். முன்பு இங்கு பெரும்பாலும் பிராட்கேஜ் வண்டிகள்தான் தயாரித்து வந்தார்கள். இப்பொழுது மீட்டர்கேஜும் தயார் செய்கிறார்கள்.''

''மீட்டர் கேஜுன்னா?''

''எழும்பூரிலிருந்து தெற்கே போகிற வண்டிகளெல்லாம் மீட்டர் கேஜ். சென்ட்ரலிலிருந்து வடக்கே போகிற வண்டிகளெல்லாம் பிராட்கேஜ்!''

''சின்ன வண்டி, பெரிய வண்டி என்று புரியும்படியாகச் சொல்லிவிட்டுப் போயேன்.''

''இங்கே பிராட்கேஜ் மின்சார வண்டிகள் கூடத் தயார் செய்கிறார்கள். மாயவரம் — திருச்சிராப்பள்ளிக்கு இடையே மோட்டார் கோச் என்று ஒன்று ஓடுமே, தெரியுமா? அது போன்ற வண்டிகளும் இங்கு தயாரிக்கிறார்கள். 1965 — 66ல் கடற்கரைக்கும் தாம்பரத்துக்கும் இடையே ஓடுகிற மின்சார வண்டிகள் போலவும் தயார் செய்யத் தொடங்கி விடுவார்களாம்!''

''அப்படியா? தேவலையே! இந்தத் தொழிற்சாலையில் எத்தனை பேர்கள் வேலை செய்கிறார்கள் என்றாய்?''

''பத்தாயிரம் பேருக்கு மேல் வேலை செய்கிறார்கள். தொழிலாளிகளுக்கான காண்டீன் சிறிய முறையிலே பணியாற்றுகிறது. ஏறக் குறைய ஆயிரம் பேருக்கு வீடுகள் கட்டிக் கொடுத்து வசதிகள் செய்து தந்திருக்கிறார்கள். உயர்நிலைப்பள்ளிகள், விளையாடும் இடம், கூட்டுறவு சங்கம் என்று பல வசதிகளும் செய்து தந்திருக்கிறார்கள்!''

''இப்படியெல்லாம் கவனித்துக் கொண்டால்தான் வேலை பணிக்காக நடைபெறும். நீ இந்தத் தொழிற்சாலையைப் பற்றிச் சொல்வதைப் பார்த்தால், ஏராளமாக முதல் போட்டிருக்க வேண்டும் போலிருக்கிறதே!''

''ஆமாம், பன்னிரண்டு கோடி ரூபாய் முதலீடு செய்திருக்கிறார்கள்! இந்தத் தொழிற்சாலையில் தயாராகும் பெட்டிகள் சாதாரணப் பெட்டிகளைக் காட்டிலும் கனக் குறைவானவை. விபத்து என்று ஒன்று ஏற்படவேண்டாம், அப்படி ஏற்பட்டுவிட்டால் ஒன்றோடொன்று செருகிக்கொண்டு வண்டிகள் சேதத்தைப் பெருக்காது.''

''இந்த வேலையில் உள்ள நெளிவு சுளுவுகளை நம் மக்களுக்குக் கற்றுத் தந்தவர்கள் யாரோ?''

''சுவித்சர்லாந்துக்காரக் கம்பெனி ஒன்றின் உதவியுடன்தான் இந்தத் தொழிற்சாலை தொடங்கப்பட்டது. இங்கு பயிற்சிப் பள்ளி ஒன்றும் செயல்படுகிறது'' என்றவன், ''நம் நாட்டில் தயாராகும் இத்தகைய பொருள்கள் குறைந்த செலவில் தயாராகி வெளி நாடுகளுக்கும் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டு நம் பெருமையை உணர்த்தும் நன்னாள் வெகுதூரத்தில் இல்லை என்று நம்பலாம்'' என்று பிரசங்க பாணியில் முடித்தேன்.

''சரி, நம்புவோம். முதலில் போய்க் கொஞ்சம் விளக்கெண்ணெயை எடுத்துக் கால்களில் வைத்துச் சூடு பறக்கத் தேய்த்துக் கொள். கொதிப்பு அடங்கும்!'' என்று வைத்தியம் கூறினாள் பாட்டி.

தென்னகத்தில் தோன்றியுள்ள இத் தொழிற்சாலை வடநாட்டையும் வாழ வைத்துத் தென்னாட்டுக்கும் பெருமை சேர்க்கும் என்ற நினைப்பு மேலோங்கி நிற்கவே, நான் அன்று பட்ட வெய்யில் கொடுமையைக் கூட மறந்தேன்.


ஹகோபா

அரு.ராமநா

அத்தியாயம் ஐம்பத்தொன்று

காதல் இன்றேல் சாதல்?

கூடையில் பிச்சுமணி ஒரு வழியாக டின்னருக்குப் புறப்பட்டதும், மேஜர் திகைத்தார் என்றாலும் அவருடைய முகம் மலர்ந்தது. பிச்சுமணி பிடிவாதக்காரன். எதையும் எதிர்த்துத் தான் விரும்பியதையே சாதிப்பான் என்பதும் உண்மைதான். ஆனால் சில சமயங்களில் தன் தாத்தாவின் அபரிமிதமான அன்பை அவன் நினைத்துக் கொண்டால் சட்டென்று பணிந்து தன் தாத்தாவின் விருப்பப்படியே எதையும் செய்து அவரைச் சிரிக்க வைக்க முயல்வான். அவனுடைய இந்த இரட்டைக் குணத்தின் தன்மைகள் மேஜருக்கு நன்றாகத் தெரியும்.

''இப்போது நேரமாகி விட்டதே, நீ இப்போது டின்னருக்குப் போனால் அங்கே டின்னர் பிளேட்டுகளைக் கழுவிக் கொண்டிருப்பார்கள்!'' என்றார் மேஜர்.

''பரவாயில்லை தாத்தா! நான் டின்னருக்கு வரவில்லை என்று அங்கே பாவம் லலிதா ஒருவேளை பசியோடு உட்கார்ந்து கொண்டிருப்பாள். நான் அவளிடம் இரண்டு வார்த்தைகள் பேசிவிட்டு வருகிறேன்.''

''நீ எதில் போவாய்?''

''என் பேபிதான் இருக்கிறதே!''

''அதுதான் ரிப்பேர் என்றாயே?''

''தாத்தா! எனக்கு வேண்டாத விஷயங்களாக இருந்தால் அது திடீரென்று மக்கர் பண்ணி நின்றுவிடும்! வேண்டிய விஷயங்களாக இருந்தால் அது உடனே கிளம்பிவிடும்!''

''புளுகுணிப் பயல்!'' என்று மேஜர் சிரித்துக்கொண்டே கத்தினார்.

ஆனால் யந்திரத்துக்கும் ஓர் இருதயத்தைப் பிச்சுமணி உண்டாக்கியிருக்கிறான் என்பதோ, தன் வாழ்க்கையை ...த்துக் கொண்டு போகும் விதியின் ...க சக்திகளை அதில் பொருத்திக் ...க் கொண்டு வருகிறான் என் ...ா மேஜருக்குத் தெரியாது. தெரிந்தால் அது மூட நம்பிக்கை என்று பரிகசிப்பார்! ஆனால் விசித்திரமான பல மூட நம்பிக்கைகள்தான் பலருடைய வாழ்க்கைகளையும் எண்ணங்களையும் ஓர் ஒழுங்கு நியதியில் நிர்வகித்துக் கொண்டு போகின்றன என்பது அவருக்கு எப்படித் தெரியும்?—

''டின்னர் சூட்டுப் போட்டுக் கொண்டு போடா!'' என்று மேஜர் கூவினார்.

''இனிமேல் டின்னர் சூட் எதுக்குத் தாத்தா? அதை மட்டும் பார்த்து மதிப்பிடக் கூடிய பெரிய மனிதர்கள் தான் போயிருப்பார்களே!'' என்று சிரித்துவிட்டுப் பிச்சுமணி வேகமாக வெளியே ஓடினான்.

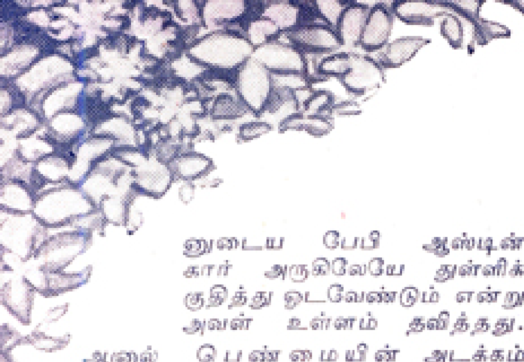
சிறிது நேரத்தில் அவனுடைய பேபி என்னும் தகர டப்பா கார் கிளம்பிச் செல்லும் சப்த ஜாலங்கள் கேட்டன.

மேஜர் தம் தலையை மேஜையின் மீது தாழ்த்திக் கொண்டு ''ஆண்டவனே! லலிதா புத்திசாலிப் பெண்ணாக இருக்க வேண்டும்! பிச்சுமணியின் மனத்தை அவள் எப்படியும் கவர்ந்துவிட வேண்டும்!'' என்று பிரார்த்தித்தார். அவர் இதுவரையில் யாரிடமும், தெய்வத்தினிடம் கூட, எதற்காகவும், எதையுமே பிரார்த்தித்ததில்லை. இப்போது கூடத் துப்பாக்கி முனையாலோ, வெறும் அதட்டல் உருட்டல்களினாலோ பிச்சுமணியின் இருதயத்தில் லலிதாவைக் குடியேற்றிவிட முடியுமென்றால் ஆண்டவனிடம் இப்படிப் பிரார்த்தித்திருக்கவும் மாட்டார்!

ஃ ஃ ஃ

லலிதாவின் வீட்டு டின்னருக்குப் பிச்சுமணி வந்து சேர்ந்தபோது விருந்தெல்லாம் முடிந்து விட்டது. அவன் அங்கு வரப்போகும் தகவல் அவனது தாத்தாவிடமிருந்து டெலிபோன் மூலம் கிடைத்திருந்ததால் லலிதா ஆவலோடு பிச்சுமணியை எதிர்நோக்கித் தன் பங்களா காம்பவுண்டின் வாசலிலேயே காத்திருந்தாள். அங்கு காவலிருந்த கூர்க்கா ஒதுங்கிச் சென்று ஒருபுறமாக உட்கார்ந்திருந்தான்.

பிச்சுமணியைக் கண்டதும் லலிதாவின் முகமெல்லாம் மலர்ந்தது. அவ



னுடைய பேபி ஆஸ்டின் கார் அருகிலேயே துள்ளிக் குதித்து ஓடவேண்டும் என்று அவள் உள்ளம் தவித்தது.

ஆனால் பெண்மையின் அடக்கம் அதைத் தடுத்தது.

பிச்சுமணி அமைதியாகவே தன் காரிலிருந்து இறங்கி நடந்து வந்து அவளிடம், "என்ன லலிதா! டின்னர் பிரமாதமாக இருந்ததா?" என்று உற்சாகமாகவே கேட்டான்.

"அது எனக்குத் தெரியாது! நான் சாப்பிடவில்லே!"

"ஏன்?"

லலிதா பதில் சொல்லாமல் தலை குனிந்தாள். தன் கால் பெருவிரலால் தன் மனத்தின் கோணலைத் தரையில் கோலமிட்டாள்.

"நீ ஏன் சாப்பிடவில்லை என்பது எனக்குத் தெரியும்!" என்று கூறினான் பிச்சுமணி.

லலிதாவிடம் ஒரு விம்மல் பிறக்க முயன்றது. அதோடு ஒரு புன்முறுவலும் முளைக்க முயன்றது.

"டின்னருக்குச் சம்பத்குமாரும் வந்தானா?" என்று பிச்சுமணி மெல்லக் கேட்டான்.

"ஆமாம்!" என்றாள் லலிதா மெல்ல.

"அவன் உன்னிடம் ஏதாவது சொன்னானா?"

"இல்லே!"

"அவன் மகா சங்கோஜி! உன்னைப் பார்த்துப் பேசவே அவன் கூச்சப்பட்டிருப்பான்!"

"அவரிடம் நீங்கள் என்ன சொல்லி அனுப்பினீர்கள்?"

"லலிதா! நம்ப சம்பத்குமார் இருக்கிறானே, அவன் மிகவும் நல்லவன்! அவனிடம் பணமில்லாமல் இருக்கலாம்; ஆனால் இதயம் நிறைய உள்ளவன்! ஒன்றின்மீது தன் மனத்தை வைத்து விட்டால் அதற்காக அவன் உயிரையே கொடுப்பான்! இந்தக் காலத்தில் அப்படிப்பட்டவன் கிடைப்பது அபூர்வம்!"

"அவரிடம் நீங்கள் என்ன சொல்லி அனுப்பினீர்கள்?" என்று லலிதா மீண்டும் சற்று அழுத்தமாகவே கேட்டாள்.

"லலிதா... நாம் கொஞ்சம் தனியாகப் பேசலாம்!" என்றான் பிச்சுமணி.

அவனை லலிதா ஏறிட்டுப்பார்த்தாள். பிறகு அவனைத் தன் பங்களாத் தோட்டத்தினுள் அழைத்துச் சென்று ஒரு பூப்பந்தலின் அடியிலுள்ள சிமெண்ட் பெஞ்சியின் மீது அவனை அமரச் செய்தாள். தோட்டத்து விளக்குகளின் ஊதா வெளிச்சம் அங்கு போதுமான அளவு படரவில்லை. ஆனால் வானத்து நிலா பொழியும் பால் போன்ற வெளிச்சம் பூமியெங்கும் பாலாடை போல் படிந்திருந்தது. பூப்பந்தலின் விதம் விதமான பூக்கள் தங்கள் சின்னஞ் சிறு இதயங்களில் பெரும் ரகசியங்களைப் புதைத்து வைத்துக் கொண்டிருப்பது போல் குலுங்கிச் சிரித்து நறுமணங்களையும் கொட்டின. இளஞ் சிட்டுகள் கொஞ்சி மகிழ்வதற்கு ஏற்ற இடம்தான் அது! ஏற்ற நேரமும்தான் அது!

"லலிதா! உன்னிடம் சம்பத்குமார் எதுவுமே சொல்லவில்லையா?" என்று பிச்சுமணி மீண்டும் கேட்டான்.

"அதை நீங்களே சொல்லுங்களேன்!"

பிச்சுமணி குழம்பினான். பிறகு தன் மனத்தைத் திடப்படுத்திக் கொண்டான். ஆனாலும் லலிதாவின் முகத்தைப் பாராமலே தன் மனத்தில் தோன்றியபடி பேசலானான்.

"லலிதா!... சம்பத்குமார் சொன்ன ஒரு விஷயத்தைப் பற்றி என் தாத்தாவுக்கும் எனக்குமிடையே ஒரு பெரிய வாக்குவாதம் மூண்டது."

"வாக்குவாதமா...?"

"ஆமாம்! 'இந்த உலகத்திலேயே மிகப் பெரியது எது?..' என்று என் தாத்தாவிடம் கேட்டேன். முட்டாள்தனம் என்றார் அவர். நானோ காதல் என்றேன்."

லலிதாவின் உதடுகளில் ஒரு புன்சிரிப்புக் குதித்தோடி ஏதோ ஓர் ஆனந்தத்தின் விம்மலாக வெளிப்பட முயன்றது. அதற்கு நாணம் வேறு கவர்ச்சித் திரையிட்டது.

சம்பந்தா சம்பந்தமில்லாத பேச்சுகள்தான் அவை! ஆனால் இருதயம் சம்பந்தப்பட்ட விஷயங்களில் வார்த்தைகள் அப்படித்தான் செயல்படும்!

"காதல் இன்றேல் சாதல் என்கிறான் சம்பத்குமார். காதல் நிறைவேறாவிட்டால் அவன் தற்கொலை செய்து கொள்வானாம். நானும் அப்படித்தான்!"

லலிதா திகைத்தாள். இதெல்லாம் எதற்காக...? அவள் குழம்பினாள்.. இதெல்லாம் ஏதோ ஒரு புயலுக்கு அறிகுறி போலவே அவளுடைய உள்ளுணர்ச்சிகளைப் பயமுறுத்தியது.

"லலிதா! நீயும் நானும் கன்யாகுமரியில் ஒன்றாகச் சுற்றித் திரிந்தோம். சிரித்துப் பேசினோம்..."

''ஆமாம்!'' என்ற லலிதாவின் குரலில் ஓர் ஏக்கம் தொனித்தது. ஆயிரம் வருஷங்களுக்கு முன் அபூர்வமானது ஒன்று நிகழ்ந்து இன்னும் அவள் இதயத்திலே பசுமையாக இருந்து வருவது போன்ற ஏக்கம்தான் அது.

''ஆனால் அப்படி நாம் பழகியதை யெல்லாம் பலர் தவறாக நினைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். என் தாத்தாவும் உன் அப்பாவுமோ அதைக் கல்யாணம் வரையில் கொண்டு வந்து விட்டு விட்டார்கள்.''



லலிதாவுக்கு நெஞ்சு 'திக்'கென்று அடித்துக் கொண்டது. ஒரு கணம் அவள் செயலற்று நின்றுவிட்டாள். ஒருவாறு தன்னைச் சமாளித்துக் கொண்டு, ''அதனால் என்ன?'' என்று மெல்லக் கேட்டாள், குரலும் கண்களும் ஒரு வித ஆசையால் கிறங்க.

''ஆனால் அப்படி நாம் பழகியதெல்லாம் இரண்டு ஆண் நண்பர்கள் போல்தான்! என் தாத்தாவிடமும் அப்படித்தான் சொன்னேன்.''

லலிதா விம்மலை நெஞ்சுக்குள்ளே அடக்கிக் கொண்டாள். ஒரு வறண்ட சிரிப்புத்தான் மேலெழும்ப முயன்றது.

''உமாவிடமும் அப்படித்தான் சொன்னேன்!'' என்றான் பிச்சுமணி தன் போக்கிலே.

''உமாவா?... அது யார்?''

''உன்னைச் சந்திப்பதற்கு முன்பே என் இருதயத்தை இன்னொரு பெண்ணுக்குச் சொந்தமாக்கி விட்டேன், லலிதா! இனி உனக்கு நான் எப்படித் தகுதியானவனாக முடியும்?''

''அந்தப் பெண்தான் உமாவா?'' என்று லலிதா ஊழிக் காலத்து எரிமலை போல் குமுறினாள். பெண்மையின் பெருமழை போன்ற கண்ணீர் மட்டும் இல்லாதிருந்தால் அந்த இடத்திலேயே பிச்சுமணியை எரித்துவிட்டுத் தானும் அத் தீயிலேயே எரிந்து போயிருப்பாள்.

''அமைதியாகக் கேள், லலிதா! எல்லாவற்றையுமே மனம் திறந்து உன்னிடம் சொல்லுகிறேன்!''

''சொல்லுங்கள்! நீங்கள் சொல்லத்தான் வேண்டும்!''

பிச்சுமணி அவளைப் பரிதாபமாகப் பார்த்தான். பிறகு தனக்கும் உமாவுக்கும் இடையே நிகழ்ந்த காதலின் தவிப்பை யெல்லாம் வெகு சுருக்கமாக லலிதாவிடம் விவரித்துச் சொல்லி

புதுச்செருப்பு!



காலை வேளை. சென்னை வரும் திருவனந்தபுரம் பாசஞ்சர் மாம்பலம் ஸ்டேஷனுக்கு வரும் நேரம். ராகவன் பறக்கப் பறக்கக் கேட்டருகில் வந்தான். கேட்டில் நின்று கொண்டிருந்த டிக்கட் கலெக்டரைப் பார்த்து, ''திருவனந்தபுரம் பாசஞ்சர் வந்துவிட்டதா, சார்?'' என்று கேட்டான்.

''வரும் நேரம்தான்!''

''சார்! வண்டியில் என் மனைவி வருகிறாள். உள்ளே போய் வரட்டுமா, சார்?''— பத்துப் பைசா பிளாட்பாரம் டிக்கட் வாங்கச் சோம்பிக் கொண்டு பல்லை இளித்தான்.

இப்படி எத்தனை எத்தனையோ பேர்! பரிதாபமும் தாக்ஷிண்யமும் பட்டுத்தான் ஆக வேண்டியிருந்தது டிக்கட் கலெக்டருக்கு. முடியாது என்று முகத்தை முறிக்க முடியவில்லை. 'சரி' என்று தலை ஆட்டினார். ராகவன் துள்ளு நடை போட்டுக் கொண்டு பிளாட்பாரத்தில் நுழைந்தான். ஐந்தாறு மாதங்கள் அவனைப் பிரிந்திருந்த அவன் அன்பு மனைவியல்லவா குழந்தைகளுடன் வந்து கொண்டிருந்தாள்!

பாசஞ்சர் வந்தது. பத்து நிமிஷம் கழிந்து. பிரயாணிகள் இறங்கினார்கள். ராகவனின் மனைவி ராஜியும் கைக் குழந்தையோடு இறங்கினாள். படுக்கைகளைப் போர்ட்டர் தூக்கிக் கொண்டான். பெரிய பையன் சந்துருவோ அப்பாவைக் கண்டதும், ஆர்வத்தோடு ஒரே தாவாகத் தாவி இறுகக் கட்டிக்கொண்டான். நான்கு வயதுப் பாலகனானாலும், தந்தை உள்ளம் அவனைத் தலையில் தூக்கி வைத்துக் கொண்டு கூத்தாடியது. எனவே, கீழே இறக்கி நடக்க விடாமல் ராகவன் அவனைத் தூக்கிக் கொண்டே நடந்தான்.



டிக்கட் கலெக்டரிடம் ராஜி ஒரு டிக்கட்டை நீட்டி விட்டு நகர்ந்தாள். பழக்கவசத்தினால் கைநீட்டியவரிடம், ''உங்களிடம் சொல்லி விட்டுத்தானே போனேன்....!'' என்றான் ராகவன்.

''அது சரி. இந்தப் பையனுக்குக் கேட்கிறேன்!'' என்றார் டிக்கட் கலெக்டர்.

ராஜி ராகவனை முந்திக் கொண்டாள் பதில் சொல்லுவதற்கு. ''குழந்தையும் அப்பாவோடு இங்கேதான் இருந்தான். அம்மாவை அழைத்துப் போவதற்காக அவரோடு ஸ்டேஷனுக்கு வந்திருக்கிறான்!'' என்றாள்.

டிக்கட் கலெக்டர் அவநம்பிக்கையோடு ராகவனைப் பார்த்தார். ராகவனுக்கு ஏற்பட்ட உள்ளப் பதற்றம் உடலையும் பற்றிக் கொண்டது. ஒன்றும் புரியாமல் தன் மகன் சந்துருவைக் கீழே இறக்கி விட்டான்.

கீழே இறங்கியதும்தான் சந்துருவுக்கு ஒரு விஷயம் நினைவு வந்தது. ''அப்பா அப்பா! தாத்தா நேத்திக்கு வாங்கித் தந்த புதுச் செருப்பு ரயிலிலேயே அல்லவா இருக்கிறது?'' என்று கூறியவன், ''அந்தச் செருப்பைக் கொண்டு வந்தால்தான் ஆயிற்று'' என்று முரண்டு பிடிக்கலானான்.

அங்கே ரயில் கரும்புகையைக் கக்கிக்கொண்டு கோடம்பாக்கத்தை நெருங்கிக் கொண்டிருந்தது. இங்கே டிக்கட் கலெக்டரின் பற்கள் இளநகையை உதிர்த்துக் கொண்டிருந்தன.

— குறும்பன்

விட்டு, "என் உள்ளத்தில் ஒவ்வோர் அணுவிலும் உமாவின் உருவம்தான் நிறைந்திருக்கிறது. என் ஒவ்வோர் உணர்விலும் உமாவின் உள்ளம்தான் உயிருட்டிக் கொண்டிருக்கிறது" என்று கூறிவிட்டு விம்மினான்.

லலிதாவோ விம்மி அழுவதற்குக் கூடச் சக்தியற்றவளாய், வாழ்க்கையின் ஜீவன் அனைத்தையும் ஒருங்கே இழந்துவிட்ட பொம்மையாய், வெறும் மௌனக் கண்ணீருக்குள்ளேயே அமிழ்ந்து கரைந்துவிடத் தத்தளித்துக் கொண்டிருந்தாள்.

"லலிதா! ஏதாவது பேசு! ஏதாவது சொல்லு!"

லலிதா என்னதான் பேசுவாள்? என்னதான் சொல்லுவாள்?

"இவ்வளவையும் கேட்ட பிறகுகூட உன்னால் எதுவும் சொல்ல முடியாதா, லலிதா?" பிச்சுமணிக்கு அழுகையே வந்து விடும்போல் இருந்தது.

லலிதா தன் முகத்தைக் கைகளால் பொத்திக் கொண்டு, "நம் கல்யாணத்துக்கு எல்லா ஏற்பாடுகளும் செய்து விட்டார்களே?" என்று விம்மினாள்.

"அது அவர்களாகச் செய்த ஏற்பாடு" என்று பிச்சுமணி கொதித்தான்.

"இல்லை. என் அப்பா என்னைக் கேட்டு, என் மனப் பூர்வமான சம்மதத்தைப் பெற்ற பிறகே இந்த முடிவுக்கு வந்தார்."

"அப்படியானால் இதெல்லாம் என் தாத்தாவின் தவறுதான்! உன் அப்பா உனக்குக் கொடுத்திருக்கும் உரிமைகூட எனக்கு என் தாத்தா கொடுக்கவில்லை!" என்று பிச்சுமணி ஆத்திரத்தோடு தன் கைகளைப் பிசைந்தான். "என் தாத்தா சொன்னதும் என் உள்ளத்தில் காதல் உண்டாகிவிடும் என்று நினைத்துவிட்டார் போலிருக்கிறது. ஆனால் காதல் என்பது இன்னொருவர் சொல்லுவதால் உண்டாகி விடுவதில்லை."

"இப்போது நீங்கள் என்ன செய்யப் போகிறீர்கள்?"

"என்னை என்ன செய்யச் சொல்லுகிறாய் லலிதா? என் உள்ளத்தில் ஒருத்தியும் என் வாழ்க்கையில் இன்னொருத்தியும் இருக்க முடியுமா? அதற்கு ஏற்றபடி என்னால் நடிக்க முடியாது! அப்படி நான் நடிக்க நேர்ந்தாலும் அதை உன்னால் தாங்கிக்கொள்ளவும் முடியாது!"

"ஆனால்... ஆனால்... உங்கள் தாத்தாவின் ஏற்பாடு...?"

"அதன் பிரகாரம் உன்னை நான் மணக்க நேர்ந்தால் மறுநாளே என்



பட்டிக் காட்டான் ரயிலைப்பார்க்கும் பாங்கு தெரியுமா? — அன்று
பரபரக்க அவன் மனமும் ஏங்கும் தெரியுமா?

தட்டில்லாம ரயிலிலிப்போ தாவிப் போகிறான்: — காசு
தராதவனும் வெளிப் படையாய் 'ஷோ'வில் போகிறான்!

கட்டை வண்டிப் பயணத்திலே காலம் கழிச்சுட்டான்; — கொஞ்சம்
கடந்த பின்னே வாகனங்கள் ஏற முனைஞ்சிட்டான்!

நெட்டை நெடும் பாதையும் தாம் நிமிஷம் போகிறான்; — இப்போ
நெஞ்சைச்சமலைப் பாறையும் தான் துளைக்கப் போகிறான்!

டேராடூனும் ஊட்டியும் தான் டேரா அடிக்கிறான்; — வந்து
'டெயிலி' ஒரு ஊரையும் தான் 'டூராய்' அடிக்கிறான்!

பாராதிருக்கும் அதிசயமும் பார்த்து மகிழ்கிறான்; — இன்னும்
பட்டணத்துக் கூத்தைக் கண்டும் வேர்த்து வியக்கிறான்!

'பிராடு கேஸு'ம் மீட்டர் கேஸும் பிச்சி வாங்குறான்; — தினம்
'பீச்'சு முதல் தாம்பரம் போய்க் காத்து வாங்குறான்!

வராதிருக்கும் வண்டியையும் வைது தீர்க்கிறான், — அது
வந்த பின்னே விமர்சனமும் செய்து தீர்க்கிறான்!

'எக்ஸ்பிரஸு'ம் பாசஞ்சரும் ஏறி வளைக்கிறான்; — ஜனம்
எத்தனை தான் இருந்தாலென்ன 'சிட்டை' வளைக்கிறான்!

'பிக்ஸு' பண்ணி ஜனதாவையும் பெட்டியடைக்கிறான்; — தானே
பெரிய பெரிய 'மினிஸ்டர்' 'கவர்னர்' போல நடக்கிறான்!

நாட்டுக்குள்ளே ஆக ரயில் நன்மை கண்டுட்டான்; — ஒரு
நவயுகத்தைக் கூட்டி வைக்கும் தன்மை கொண்டுட்டான்!

கூட்டுக்குள்ளே வாழ்ந்த வாழ்வைக் கொஞ்சம் தள்ளிட்டான்; —ஒரு
கூட்ஸு வண்டி வேகத்தையும் மிஞ்சித் தள்ளிட்டான்!

கைத்துப்பாக்கியை எடுத்து என்னைச் சுட்டுக் கொள்ளுவேன். இதை என் தாத்தாவிடமே சொல்லி விட்டேன். இதன்படியே நான் செய்வேன்.''

''போதும்! போதும்!'' என்று லலிதா தன் காதுகளை இரு கைகளாலும் பொத்திக்கொண்டாள். ''என் வாழ்க்கையை நான் அழித்துக் கொள்ள ஆசைப்பட்டாலும் அதனால் உங்கள் வாழ்க்கையும் அழிவதை நான் ஒருபோதும் விரும்ப மாட்டேன்'' என்றவள் தன்னை மறந்து மேலும் ஏதோ கூறத் துடித்தவளாய், ''அவ்வளவு தூரம்.... அவ்வளவு தூரம்...'' என்று மட்டுமே கூறிவிட்டுத் தன் வாயையும் மனத்தையும் ஒருங்கே அடக்கிக் கொண்டு விட்டாள்.

''லலிதா! நீ பெருந்தன்மையானவள். அது எனக்குத் தெரியும்!''

''அது தெரிந்துமா இவ்வளவையும் நேரில் என்னிடம் நீங்களே சொல்லச் சங்கடப்பட்டுக்கொண்டு உங்கள் சம்பத்குமார் மூலம் சொல்லியனுப்பினீர்கள்?''

''இல்லை, அவனிடம் நான் சொல்லியனுப்பிய விஷயமே வேறு!'' என்ற பிச்சுமணி கனிவோடு லலிதாவை உற்று நோக்கி அவளுக்கும் ஒரு புனர் வாழ்வு அளிக்க வேண்டுமென்ற உத்வேகத்துடன், ''லலிதா! உன்மீது சம்பத்குமார் அளவிலாத காதல் கொண்டிருக்கிறானாம்! அதையெல்லாம் உன்னிடம் சொல்ல வேண்டுமென்று அவன் பலதடவைகள் முயன்றும் அவனுக்கு வாய் வரவில்லையாம்! அவன் மிகவும் கூச்சப்படுகிறான். மேலும் நீ எட்டாத கொம்பில் இருக்கிறவள் என்று நினைக்கிறான். அதனால் நீ என்ன பதில் சொல்லி விடுவாயோ என்று அவன் பயப்படுகிறான்...''

''அதைப் பற்றிப் பேச வேண்டாம். உங்கள் விஷயத்தைச் சொல்லுங்கள்!''

''அதுதான் சொல்லிவிட்டேனே!''

''சரி; நீங்கள் போகலாம்!'' என்று லலிதா நிமிர்ந்து நின்றாள். அவளுடைய விம்மல் கண்ணீர் எல்லாம் இப்போது எங்கோ மாயமாய் மறைந்துபோய் விட்டன. சகல பந்தங்களையும் உதிர்த்து விட்டு மயானக் கரையில் நிற்கும் பற்றற்ற ஞானி போலவே இப்போது அவள் நிர்ஜீவனாக நின்றாள்.

அவளை ஏறிட்டுப் பார்க்கக் கூடத் தைரியமில்லாதவனாகப் பிச்சுமணி தலை குனிந்தபடி மௌனமாகவே நின்று கொண்டிருந்தான்.

''இன்னும் ஏன் நிற்கிறீர்கள்? எல்லாவற்றையும்தான் என்னிடம் சொல்லி விட்டீர்களே? ம்! போங்கள்!'' என்று லலிதா அவனைப் பிடித்துத் தள்ளாத குறையாய் முழங்கினாள். தான் அவஸ்தைப்படுவதைக் கண்ணாரப் பார்த்து விட்டுப் போகத்தான் அப்படி நிற்கிறானோ என்று அவள் குமுறுவது போலவே இருந்தது அந்த முழக்கம்.

பிச்சுமணி தயங்கியபடி, ''இன்னும் ஒரு விஷயம் லலிதா...'' என்று குழைந்தான்.

''இன்னும் என்ன? இன்னும் என்ன?'' என்று லலிதா படபடத்தாள்.

''இந்தக் கல்யாணம் சம்பந்தமாக என் தாத்தா உன் அப்பாவிடம் ஒரு வாக்குக் கொடுத்திருக்கிறாராம்! அவர் ஒருபோதும் வாக்குத் தவற மாட்டார். வாக்கு மீறுவதை விடத் தம்மைத் துப்பாக்கியால் சுட்டுக் கொள்வதே மேலென்று நினைப்பார்...''

''ஓ!'' என்ற லலிதா திடீரெனச் சிரித்தாள். இருதயத்தின் வெடிப்பிலிருந்து வெளிப்படும் இடிபோலவே அந்தச் சிரிப்பு ஒலித்தது.

''அதனால் என் அப்பா வாக்கு மீற வேண்டும் என்கிறீர்களா?'' என்று அவள் கேட்டபோது அந்தச் சிரிப்பே கனன்றது. லலிதாவின் கண்களில் மின்னலைப்போல் ஓர் எண்ணம் பளிச்சிட்டு ஆத்மாவின் சுடரைப் போல் அலாதியான ஓர் ஒளியும் வீசியது.

''சரி; என் அப்பாவாலேயே இந்தக் கல்யாணம் நின்றுவிடும். நீங்கள் நிம்மதியாகப் போங்கள்!'' என்று லலிதா பிச்சுமணியிடம், நிர்க்கதியான ஒருவனுக்குப் பிராண கவசம் அளிப்பது போலவே உறுதி கூறினாள்.

''சரி, உன் விஷயம்...?''

''அதைப் பற்றி நீங்கள் கவலைப்பட வேண்டியதில்லை!''

''லலிதா! உன்னைச் சம்பத்குமார் உயிருக்குயிராய்க் காதலிக்கிறான்!...''

''அவருக்காக நீங்கள் சிபாரிசு செய்ய வேண்டாம்! அதைப் பற்றியே நீங்கள் பேச வேண்டாம்!''

''ஏன்?''

''ஏன்? ஏன்? ஏன்?'' என்று லலிதா படபடத்தாள். ''நீங்களே யோசித்துப் பாருங்கள்! இன்னொருவர் சொல்லிக் காதல் உண்டாவதில்லை என்று நீங்களே சொல்லவில்லையா?''

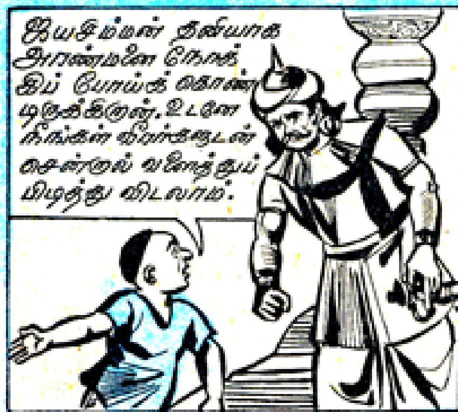
''ஆமாம்!''

''அது எனக்கும் பொருந்தக்கூடியதுதான்! உங்கள் உமாவைப் போல நானும் ஒரு பெண்தான்! எனக்கும் இதயம் இருக்கிறது! நான் ஜடமல்ல!'' என்று லலிதா குமுறிவிட்டு விர்ரென்று கிளம்பித் தன் பங்களாவுக்குள் ஓடி விட்டாள்.

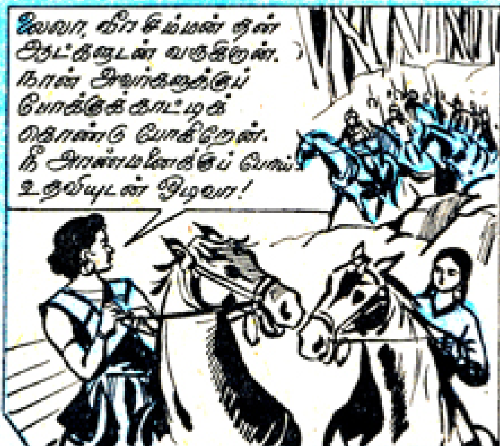
(தொடரும்)



ஜயசிம்மனும் லீலாவும் தனியாக அரண்மனைக்குத் திரும்புவதை அறிவிக்க, குப்பன் வீரசிம்மனிடம் ஓடுகிறான்.
8 ஆளப்பிறந்தவன்
கதை: ராஜி
சித்திரம்: வீரு



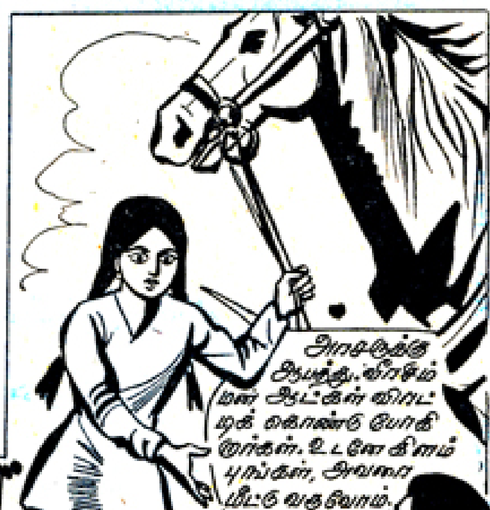
ஜயசிம்மன் தனியாக அரண்மனை நோக்கிப் போய்க் கொண்டிருக்கிறான். உடனே நீங்கள் வீரர்களுடன் சென்றால் வளைத்துப் பிடித்து விடலாம்.



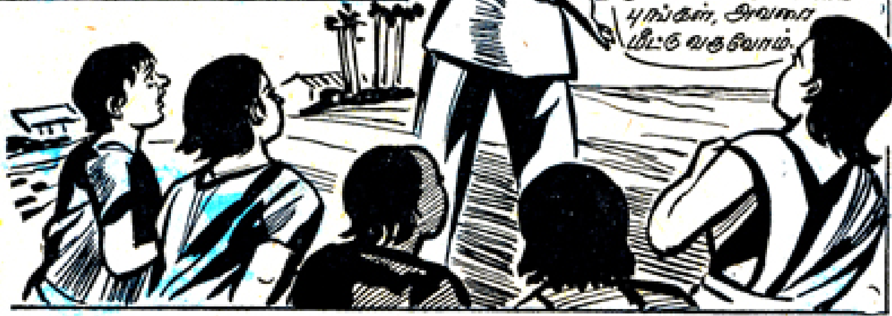
லீலா, வீரசிம்மன் தன் ஆட்களுடன் வருகிறான். நான் அவர்களுக்குப் போக்குக் காட்டிக் கொண்டு போகிறேன். நீ அரண்மனைக்குப் போய் உதவியுடன் ஓடிவா!



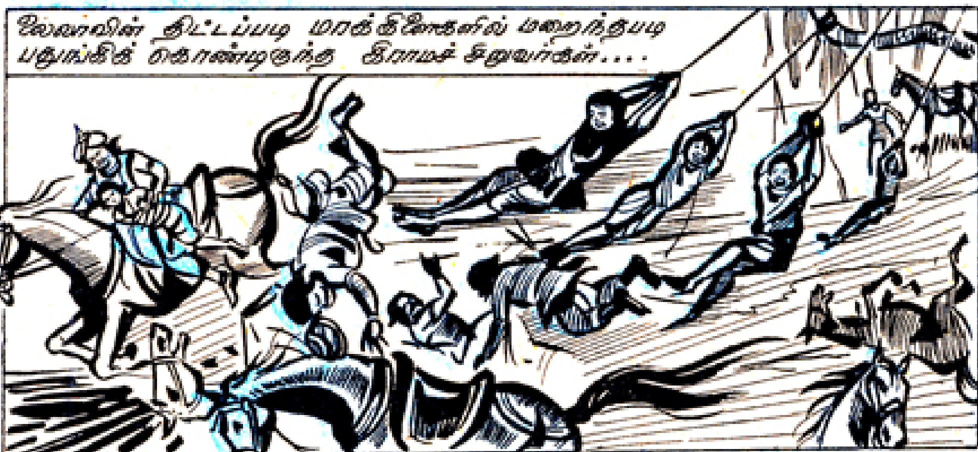
அரண்மனைக்குப் போவதற்குள் காரியம் மிஞ்சிவிட்டால்? கூடாது. குறுக்கு வழியில் போய் இளவரசரின் கிராமத்து நண்பர்களைச் சந்தித்து அவர்கள் உதவியுடன்...



அரசருக்கு ஆபத்து. வீரசிம்மன் ஆட்கள் விரட்டிக் கொண்டு போகிறார்கள். உடனே கிளம்புங்கள், அவரை மீட்டு வருவோம்.




வீரசிம்மனும் அவன் ஆட்களும் குதிரைகளில்லாமல் போயிருப் பார்கள். அப்படி இருக்க நாம் எப்படி அவர்களை....
நாம் குறுக்கு வழியில் போகலாம். இந்நேரம் அரசரைப் பிடித்திருப்பார் கள். நாம் விளையாடி வேலை அந்த வழியா குத்திரான் அவரைக் கொண்டு வருவார் கள்... இருட்டும் நேரமாகி விட் டது. அதோ...

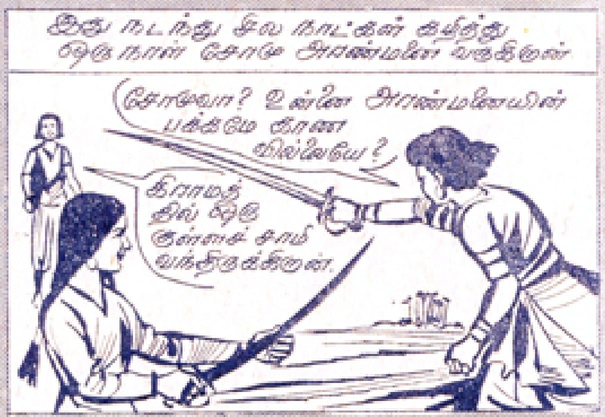

லீலாவின் திட்டப்படி மரக்கிளைகளில் மறைந்தபடி பதுங்கிக் கொண்டிருந்த கிராமச் சிறுவர்கள்....


அரசே, குதிரையை உதைத்து விரட்டுங் கள். இந்தக் குழப் பத்திலிருந்து பகை வர்கள் சமாளித்துக்
கொள்ளுவதற்குள் நாம் வேகமாக அரண்மனைக் குப் போய்விட வேண்டும்.


இருட்டி வெகு நேரமாகியும் வெளியே சென்ற இளவரசரைக் காணவில்லையே... லீலாவும் உடன் சென்றிருக்கிறாளல்லவா?
போயிருக்கிறாள். ஆனால்.... அதோ அந்தக் குதிரைகளில் வருவது அவர்கள்தான் போலிருக்கிறது.


அரசே! இது என்ன கோலம்? உங்களை இப்படிக் கட்டியது யார்?
வேலா இல்லாவிடில் என்னை நீங்கள் பார்த்திருக்க முடியாது.
நான் என்ன செய்தேன்? அரசர் கிராமத்து நண்பர்க ளுக்குத்தான் நாம் நன்றி செலுத்த வேண்டும்.
அதனால்தான் உங்களை அரண்மனையை விட்டு வெளியே போகவேண்டாம் என்று கேட் டுக் கொள்ளுகிறோம் அரசே!


வா வா இந்த வீரசிம்ம னின் தொல்லை அதிகமாகி வருகிறது. இதற்குச் சீக்கிரம் ஒரு முடிவு காண வேண்டும்.


இது நடந்து சில நாட்கள் கழித்து ஒருநாள் சோமு அரண்மனை வருகிறான்
சோமுவா? உன்னை அரண்மனையின் பக்கமே காண வில்லையே?
கிராமத் தில் ஒரு கள்ளச் சாமி வந்திருக்கிறான்.


கள்ளச் சாமியா? அவனைப் பற்றி என்ன விசேஷம்?
தாடி மீசை யோடு கூடிய அவன் உருவத்தில் அசல் தீயா. உனக்கு எதிராகப் பிரசாரம் செய்கிறான். ஜனங் களும் அவன் தாடிக்கு மதிப்பு தருகிறார் கள்.


எனக்கு விரோதமான பிரசாரமா?
அனுபவமில்லாச் சிறுவனும் நீ. வீரசிம்மனே நாட்டுக்கு நல் லாட்சி தரக் கூடியவனும்... சாமியார் சொல்வது சத்திய மென்று ஜனங்களும் நம்பப் போகிறார்கள்..


வீரசிம்மனின் சூழ்ச்சி களில் இதுவும் ஒன்றாக இருக்கலாம். நானும் வேலாவும் நாளை கிரா மத்துக்கு வந்து அந்தக் கள்ளச் சாமியின் கூட்டை உடைத்து விடு கிறோம். நீயும் தயாராக இரு..

தொடரும்

பிலிப்ஸ்



தொடக்கத்தி
லிருந்தேயுள்ள

மில்க் ஆப்

மக்னீஷியா

குடும்பத்தில் எல்லோருக்கும் ஏற்ற, மிகச் சிறந்த அமிலநாசினியும் பேதி மருந்தும் ஆகும்



கோடிக்கணக்கானவர்கள் இந்த நம்பகமான முறையில் சமனம் காணுகின்றனர்

தொடக்கத்திலிருந்தேயுள்ளதும் உண்மையானதுமான பிலிப்ஸ் மில்க் ஆப் மக்னீஷ்யா, உலகெங்கும் கோடிக்கணக்கானவர்கள் தெரிந்து உபயோகித்து வரும் ஒன்றாகும். மலச்சிக்கல் அதினாலுண்டாகும் கஷ்டங்கள் இவைகளிலிருந்து நிவாரணம்பெற மில்க் ஆப் மக்னீஷ்யாவைப் போல் வேறில்லை. குடும்பத்தில் எல்லோருக்கும் ஏற்ற பேதி மருந்து! பிலிப்ஸ்!

உபயோகத்திற்காக ரிஜிஸ்தர் செய்து தயாரிப்பவர்கள்
டேஸ் மெடிகல் ஸ்டோர்ஸ் (மான்யு) பிரைவேட் லிட்.,

1. போர்ட்டர் முனுசாமி

ரயில் பிரயாணம் செய்யப் போகும் நம்மை முதன் முதலில் வரவேற்பவர் திருவாளர் போர்ட்டர் அவர்கள்தான். 'அவனின்றி ஓரணுவும் அசையாது காண்' என்ற வேதாந்தப் பாடலுக்கு ஒப்ப இவரின்றி நம்மால் ரயில் பிரயாணம் செய்ய முடியாது என்றுதான் கூற வேண்டும். அதாவது நான் கூறுவது குழந்தை குட்டி சாமான் செட்டுகளுடன் பிரயாணம் செய்பவரைப் பற்றி. கையில் ஒரு பையுடன் ரயில் கிளம்பிய பிறகு ஓடி வந்து தொத்திக் கொள்ளும் பேர்வழிகளைப் பற்றி நமக்குக் கவலை இல்லை. போர்ட்டர்களுக்கும் அக்கறையில்லை.



டாக்ஸியோ வண்டியோ ஸ்டேஷன் வாசலை அடைந்ததுமே நம்மை எதிர்கொண்டு அழைத்து உபசரிப்பான் போர்ட்டர் முனுசாமி. "தூத்துக்குடியா, திருவனந்தபுரமா சார்?" என்று கேட்டபடியே நமது சாமான்களை நம்மைவிட ஜாக்கிரதையாக வெளியில் எடுத்து அடுக்குவான். 'எல்லா ஜாமான்களும் இவ்வளவுதானுங்களே? அம்மா, அந்தப் பையையும் இப்படிக் குடுங்கம்மா..... நீங்க எதுக்காவச் சொமந்துகிட்டு வரணும்?" என்று ஆதரவுடன் கேட்டு அதையும் வாங்கிக் கொள்ளுவான் முனுசாமி. "பாப்பா கூஜாவை இப்படிக் கொடு. காலிலே போட்டுக்கிடப் போறே" என்று கூறி, வீட்டை விட்டுக் கிளம்பியதுமுதல் நம்மிடம் கொடுக்க மறுத்த குழந்தையிடமிருந்து அதையும் வாங்கிக் கொண்டு முன்னால் நடப்பான். நாம் அவனைப் பின்பற்றிச் செல்ல வேண்டும்.

போகும்போதே, 'சார், ரிஜர்வ் பண்ணியிருக்கீங்களா?' என்று கேட்டுக் கொள்ளுவான். நாம் 'ரிசர்வ்' செய்திருப்பதாகக் கூறினால், 'தூங்கற டிக்கெட் வாங்கியிருக்கீங்களா?' என்றும் விசாரித்துக் கொள்ளுவான். நம்மைக் கடைத்தேற்ற — இல்லை, வண்டியேற்றிவிட அவனுக்கு இத்தனை தகவல்களும் தேவைப்படுகின்றன. நாம் 'ஸ்லீப்பர்' (தூங்கும் வசதிப் பெட்டி) பேர்வழியானால், குறிப்பிட்ட 'காரேஜ்' பிளாட்பாரத்தில் எங்கே வந்து நிற்கும் என்று அவனுக்குத்தான் தெரியும். நாம்தான் வண்டி கிளம்புவதற்கு ஒரு மணி முன்பே ஸ்டேஷனுக்குப் போய் விடுகிறோமே! சாமான்களை இறக்கி வைத்து விட்டு முனுசாமி, "சார், வண்டியைக். கொணந்து போட இன்னும் அரை மணி ஆவும். வந்ததும் உங்களை மொதல்லே ஏத்தி உடறேன்" என்று கூறி அடுத்த கிராக்கி பிடிக்கப் போய் விடுவான். வருபவர்களையெல்லாம் வரவேற்கும் பொறுப்புடையவனுயிற்றே அவன்.

படுக்கையின் மீது நாம் உட்கார்ந்திருப்போம். நம்மைச் சுற்றிக் கொஞ்சம் கொஞ்சமாகக் கூட்டம் சேர ஆரம்பிக்கும். தூரத்தில் வண்டி வருவதும் தெரியும். ஆனால் வாக்களித்துச் சென்றபடி முனுசாமி வர மாட்டான். நாம் கிடந்து தவிப்போம். முன்னால் வந்தும் சௌகரியமான இட வசதியோடு ஏறிக் கொள்ள முடியவில்லையே என்று ஆத்திரமாக வரும். அதற்குக் காரணமான முனுசாமியைச் சபிப்போம். வண்டி நிற்பதற்குள் தபதப வென்று பிளாட்பாரத்திலிருந்த அத்தனை பேரும் முண்டியடித்துக் கொண்டு உள்ளே நுழைந்து வசதியான இடங்களைப் பிடித்துக் கொண்டு உட்காருவதைக் கண் முன்னால் பார்த்துக் கொண்டு நாம் செய்வதறியாது நிற்போம். வேறு போர்ட்டரைக் கொண்டு சாமான்களை உள்ளே நுழைத்து நாமும் புகுந்து விடலாமோ என்றால் அதற்கும் துணிவு பிறக்காது. எப்படியோ ஒருவிதமாக அவனும் வந்து நாமும் வண்டியில் ஏறிய பிறகு அவனுக்குக் கூலி கொடுப்போம்.

"என்ன சாமி, இது? (சார் சாமியாகி விடும்) கூலியா இது? இல்லே கேக்கறேன்! நீ கொணந்திருக்கிற ஜாமான்களுக்கு லக்கேஜ் புக் பண்ணனும் தெரியுமா? அட, அதுதான் போவுது. சொகுசாக் குந்திக்க, சொகமா தூங்க எல்லாம் எடம் பிடிச்சுக் கொடுத்ததுக்கு இதானு கூலி? நீயே வைச்சுக்க சாமி, அதை! பொளச்சுப்போ" என்று வண்டியை விட்டுக் கீழே இறங்குவானே தவிரப் போய்விட மாட்டான்.

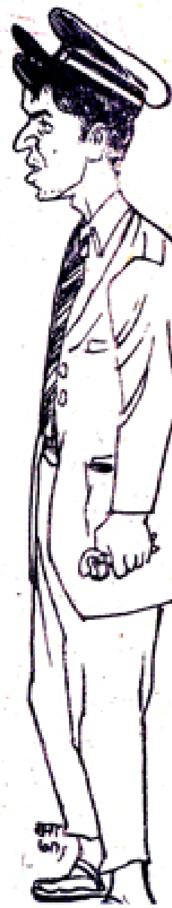
ரயில்வே நிர்வாகத்தினர் சும்மா 'உள உளாக் கட்டி'க்காக ஒரு கூலியை நிர்ணயித்திருக்கிறார்களே தவிர அதை எந்தப் பிரயாணியும் கொடுத்து விட முடியாது. எந்தப் போர்ட்டரும் அதை வாங்கிக் கொண்டு திருப்திப்படவும் மாட்டார்.



பதினைந்து வருஷங்களாகப் போர்ட்டர் தொழில் பார்க்கும் முனுசாமி அரும்பாக்கத்தில் வசிக்கிறார். தினம் அதிகாலையில் மூன்று மணிக்கு எழுந்திருந்து நடையைக் கட்டினாரானால் எழும்பூர் ரயில் நிலையத்துக்கு வண்டிகள் வரும் நேரத்துக்கு முன்னால் தயாராக ஆஜராகி விடுவார். நீலச் சட்டையும் சிவப்பு முண்டாசுமாக வண்டி வருமுன் பிளாட்பாரத்தில் சகபாடிகளோடு அவர் உட்கார்ந்திருக்கும் அழகே அழகு.

போர்ட்டராகப் பதிவு செய்து கொள்ள நன்னடத்தைக்கான போலீஸ் சர்டிபிகேட்டுடன் மாதம் ஒரு ரூபாய் ரயில்வே நிர்வாகத்துக்குச் செலுத்தியாக வேண்டும்.

2. டிக்கெட் கலெக்டர் ரங்கராஜன்



"உங்களைப் பார்க்கத்தான் வந்திருக்கிறோம்!"

"நான் இங்கு யாரையுமே பார்ப்பதில்லே. இந்த டூட்டியிலிருக்கும் போது என்னைச் சேர்ந்தவர்களைக் காண நான் விரும்புவதில்லே."

"ஏன் சார், அப்படி?"

"வெள்ளை உடை போட்டுக் கொண்டு மிடுக்காக டிக்கெட் கலெக்டர் என்ற விருதுடன் நின்றாலும் ஒருவிதத்தில் நாங்கள் கேட்கிப்பார்கள் தானே? பொதுமக்களில் ஒரு சிலர் இப்படியே எங்களை மதிக்கிறார்கள். அதுதான் என் விரக்திக்குக் காரணம்" என்று விளக்கினார் ரங்கராஜன்.

"நீங்கள் கேட்டில் நின்றால் கேட்கிப்பராகி விடுவீர்களா, என்ன? உங்கள் படிப்பு, தகுதி, யோக்கியதை, நீங்கள் பணி புரியும் ஸ்தாபனம் இவ்வளவையும் சேர்த்துத்தான் உங்கள் தொழிலை மதிப்பிட வேண்டுமே யொழிய...... எங்கள் ரயில் பிரயாணமே உங்கள் அனுமதியுடன்தானே சார் ஆரம்பமாகிறது?" என்று அவரிடம் பேச்சுக் கொடுத்துப் பல விஷயங்களை அறிந்து கொண்டோம்.

எழும்பூர் ரயில் நிலையத்தில் பணி புரியும் திரு ரங்கராஜன் முதலில் அப்படிப் பேசினாலும் பிறகு சரளமாகப் பழகினார். பதினைந்து வருஷ சர்வீஸ் உள்ள அவர் ஜெயின் ஹைஸ்கூலில் படித்தவர். பிறகு இந்த வேலைக்காகத் திருச்சியில் பயிற்சி பெற்றிருக்கிறார். பழகுவதற்கு இனியவரான இவருக்குப் பல பாஷைகள் தெரியும். தமிழ் தாய் பாஷை. ஆங்கிலம் உத்தியோக பாஷை. இவை தவிர ஹிந்தி, தெலுங்கு மலையாளம் ஆகிய மொழிகளிலும் இவருக்குப் பரிச்சயம் உண்டு. ஆகவே டிக்கெட் பரிசோதகராக வருமுன் கொஞ்ச நாளைக்கு ரயில்நிலைய அறிவிப்பாளராகவும் பணி புரிந்திருக்கிறார்.

ஸ்டேஷனுக்குள் போகவும், உள்ளிருந்து வெளியே வரவும் ரங்கராஜனின் தயவு பிரயாணிகளுக்கு அவசியம் தேவை. ஒவ்வொரு நாளும் நூற்றுக் கணக்கான பிரயாணிகளைக் காணும் வாய்ப்புப் பெற்றவர்கள் இந்த 'டி.சிக்'கள்தான். பிரயாணிகளில்தான் எத்தனை வகை, எத்தனை ரகம், எவ்வளவு உணர்ச்சிகள், அனுபவங்கள் அப்பப்பா! எதையும் ரசிக்கத் தெரிந்த ஒரு நபருக்குத்தான் இந்த உத்தியோகத்தில் ஒரு பிடிப்பு

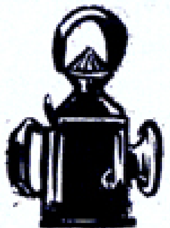


ஏற்படும். இல்லா விட்டால் போரடிக்கும். நாகரிக நாரீமணிகளின் நைலான் அலங்காரத்திலிருந்து பட்டிக்காட்டுப் பாட்டியம்மாளின் தொணதொணப்பு வரை அத்தனையையும் அனுபவித்து மகிழும் மனப் பக்குவம் இருக்க வேண்டும். டிக்கட் வாங்காமல் பிரயாணம் செய்யும் நபர் நெஞ்சை நிமிர்த்திக் கொண்டு எதையும் சட்டை செய்யாதவரைப் போல் அலட்சியமாக நடந்து வெளியே போய்க் கொண்டிருப்பார். அவர் நடையும் உடையும் அவரை நிறுத்தி டிக்கெட் கேட்கும்படியான துணிவை இவருக்கு உண்டாக்காது. ஆனால் பார்த்தே அவர் 'வித்தவுட்' என்று நிர்ணயிக்கும் திறமை இந்த இலாகாவில் பணி புரிவோருக்கு இருக்க வேண்டும்.

ரயில் வண்டி ஓடிக் கொண்டே இருக்க வேண்டுமானால் நிர்வாகத்தின் சில இலாக்காக்கள் ஓய்வே இல்லாமல் உழைத்தாக வேண்டும். அப்படி உழைக்கும் இலாக்காக்களில் டி. சிக்களும் ஒன்று. ஸ்டேஷனில் வண்டிகளின் போக்குவரத்து இல்லாத சமயத்திலும் 'என் கடன் ஸ்டேஷனைக் கட்டிக் காப்பதே' என்று இவர்கள் கேட்டருகில் உட்கார்ந்திருக்கத்தான் வேண்டும். ஆனால் ரயில்வே இலாகாவோ இவர்களை அத்தியாவசியமான சேவையாளர்கள் பகுதியில் சேர்த்துக் கொள்ளவில்லே. பெரிய ஸ்டேஷன்களில் இவர்களுக்கு டிக்கட்டை வாங்கும் ஒரே உத்தியோகம்தான். ஆனால் சிறிய ஸ்டேஷன்களில் பொதுக் குமாஸ்தாவின் எல்லாச் சில்லறை வேலைகளையும் கூட இவர்கள் கவனிக்கிறார்கள். இரவு பகல் என்று முறை போட்டுக் கொண்டு பணி புரிகிறார்கள் இவர்கள். இரண்டு வாரம் பகல் டூட்டியானால் இரண்டு வாரம் நைட் டூட்டி வரும். இரவு டூட்டி என்பது இரவு 9–30 லிருந்து காலை ஆறு மணி வரை கண் மூடாத வேலே. இரவில் வண்டிகள் இல்லாத போது டிக்கட் வசூலுக்கான ஆடிட் கணக்குகளை அனுப்புவதற்கு உதவியாகப் பல காரியங்கள் இருக்கின்றன. அதைக் கவனிக்க வேண்டும்.

டிக்கெட் கலெக்டர்கள் பிரயாணிகளின் கைடுகளாகவும் அவர்களின் குறைகளைக் கேட்டு பரிகாரம் கூறுபவர்களாகவும் இருப்பதோடு அதிகமான லக்கேஜுகளோடு பிரயாணம் செய்பவர்களை புக் செய்து கொண்டு வரும்படி அனுப்பும் பணியையும் செய்கிறார்கள். எழும்பூர் ரயில் நிலயத்தில் மொத்தம் 42 கலெக்டர்கள் இருக்கிறார்கள். இவர்கள் மூன்று பகுதிகளாகப் பிரிந்து பணி புரிகிறார்கள். நாடு சுதந்திரமடைந்த பிறகு பிரயாணிகளின் எண்ணிக்கை வெகுவாகக் கூடுதலாகி இருப்பதாகக் கூறுகிறார் ரங்கராஜன். அதே அளவுக்கு 'டிக்கட் லெஸ் டிராவ'லும் குறைந்திருப்பதாகக் கூறினார்.

3. ஸ்டேஷன்மாஸ்டர் சுப்பிரமணியம்



ஏகாந்தபுரம் ஸ்டேஷன்மாஸ்டரைப் பற்றிக் கேலியாகச் சொல்வதுண்டு. அவரே பாயிண்ட் அடித்து, கொடி காட்டி, டிக்கட் கொடுத்து, டிக்கட் வாங்கி அனைத்தையும் செய்துவிடுவார் என்று. இது நாளைக்கு ஆறாயிரம் ரூபாய்க்கு மேல் வசூலாகும் பார்க் ஸ்டேஷனில் நடக்குமா? இது மின்சார ரயில் ஓடும் ஸ்டேஷன். டிக்கட் கொடுக்கவும் வாங்கவும் தனித்தனி உத்தியோகஸ்தர்கள் இருக்கிறார்கள். இந்த மின்சார ரயில் ஸ்டேஷன் மாஸ்டர் ரயில்களை ஸ்டேஷன்களில் வாங்கி அனுப்புவதோடு ஸ்டேஷன் சிப்பந்திகளையும், ஸ்டேஷனிலுள்ள சாதனங்களையும் கண்காணித்து வருகிறார். பார்சல் புக்கிங்கும் இவரே செய்கிறார். அன்றாடம் வசூலாகும் தொகைகளைச் சரிபார்த்துக் கணக்கைப் பார்வையிட வேண்டிய பொறுப்பு இவரிடம் தான் இருக்கிறது. இவருக்கு ஒத்தாசைக்கு இரண்டு உதவி ஸ்டேஷன் மாஸ்டர்கள் இருக்கிறார்கள்.

பார்க் ஸ்டேஷன்மாஸ்டர் சுப்பிரமணியம் முதலில் முந்திய எம். எஸ். எம். ரயில்வேயில் கமர்ஷியல் கிளார்க்காக உத்தியோகத்தை ஆரம்பித்தவர். பிறகு ஸ்டேஷன்மாஸ்டர் பயிற்சி பெற்று, பரீட்சை எழுதி அதில் தேறியவர். ஒரு ஸ்டேஷன்மாஸ்டர் திருச்சி பள்ளியில் ஸ்டேஷன் மாஸ்டருக்கான பயிற்சி பெறுவதோடு, தந்தி, முதல் உதவி ஆகிய பயிற்சிகளும் பெற வேண்டும். முதலில் இந்தப் பயிற்சியில் தேறியவர்கள் உதவி ஸ்டேஷன்மாஸ்டர்களாகத்தான் நியமிக்கப்படுவார்கள். பிறகு சர்வீஸ் ஆக ஆக ஸ்டேஷன் மாஸ்டராக ஆகும் வாய்ப்பு ஏற்படும். ஸ்டேஷன்மாஸ்டர்களுக்கும் உதவி ஸ்டேஷன்மாஸ்டர்களுக்கும் ஐந்து வருஷங்களுக்கு ஒரு முறை நினைவூட்டும் பயிற்சி (Refresher Course) உண்டு. இது தவிர மூன்று வருஷங்களுக்கு ஒரு முறை இவர்களுக்கு டாக்டர்கள் உடல் பரிசோதனை நடத்துவார்கள்.

ரயில்வேயில் இருபத்தெட்டு வருஷங்கள் பணிபுரிந்து பார்க் ஸ்டேஷன் மாஸ்டராக இருக்கும் திரு சுப்பிரமணியம் அவர்களிடம் பார்க் ஸ்டேஷனின் அபூர்வ அநுபவத்தைப் பற்றிக் கேட்டோம்.

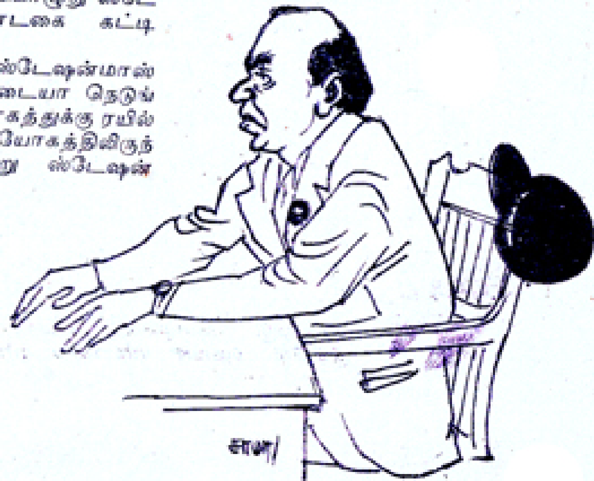
''ஸார்! இந்த பார்க் ஸ்டேஷனின் ஜாதக விசேஷமோ என்னவோ ஒரு நாளைக்கு இரண்டுபேர்கள் விபத்துக்குள்ளாகி வருகிறார்கள். அந்த அடிபட்டவர்களின் பூர்வோத்திரங்களை அறிந்து, ரிப்போர்ட் தயாரித்து அவர்களை ஜெனரல் ஆஸ்பத்திரிக்கு அனுப்பிச் சிகிச்சை செய்வதற்குள் போதும்போதுமென்றாகிவிடுகிறது. தினம் காலையில் எழுந்ததும் கடவுளை வேண்டிக்கொள்வது இதுதான்: 'கடவுளே! என்னை இன்றாவது ஆக்ஸிடெண்ட் உபத்திரவத்திலிருந்து விடுவிக்கக் கூடாதா?' என்றுதான்!''

''இந்த விபத்துக்கள் நேராமல் தவிர்க்க முடியாதா?''

''ஸார்! இந்தக் காலத்திய மாணவர்கள் ஸ்டைலாக வண்டிகளில் தொத்திக்கொண்டு பிரயாணம் செய்கிறார்கள். அவர்கள் பொறுப்புணர்ந்து நடந்துகொள்ளத் தொடங்கினால் இதில் பாதி விபத்துக்கள் குறைந்துவிடும். காலை, மாலை வேளைகளில் மின்சார ரயில்கள்—நிறையப் பெட்டிகளுள்ளவை—வந்தால் வண்டிகளில் இப்படி மூட்டை மூட்டையாக அடைந்து தொங்கிப் போவது குறையலாம்'' என்றார் ஸ்டேஷன் மாஸ்டர் சுப்பிரமணியம். இந்தக் கசப்பான நிகழ்ச்சிகளைத் தவிர்க்க வேண்டும் என்பதில் அவர் காட்டிய ஆர்வம் பேச்சில் தொனித்தது.

ஸ்டேஷன் மாஸ்டர் சுப்பிரமணியத்துக்கு ஐந்து புதல்வர்கள். அவர்கள் ஐந்துபேரும் படித்துக் கொண்டு வருகிறார்கள். ஸ்டேஷன் மாஸ்டர் உத்தியோகம் அடிக்கடி மாறுதல் உள்ள உத்தியோகமாதலால் அவர்களுக்குத் தொடர்ந்து ஒரே பள்ளியில் படிப்பது கஷ்டம்தான்.

1944ம் வருஷத்துக்கு முன்பெல்லாம் ரயில்வேயின் முக்கிய சிப்பந்திகளான ஸ்டேஷன் மாஸ்டர், உதவி ஸ்டேஷன் மாஸ்டர், கார்டு, டிரைவர், பி. டபிள்யூ. டி இன்ஸ்பெக்டர் ஆகியோருக்கு இலவசமாக வீடு வசதி உண்டாம். இப்பொழுது ஸ்டேஷன்மாஸ்டர்கள் வாடகை கட்டி வருகிறார்களாம்.



''ஸார்! எங்கள் ஸ்டேஷன்மாஸ்டர் உத்தியோகம் அடையா நெடுங் கதவு. இந்த உத்தியோகத்துக்கு ரயில்வேயின் எந்த உத்தியோகத்திலிருந்தும் பயிற்சி பெற்று ஸ்டேஷன் மாஸ்டராக வந்து விடலாம்'' என்றார்.

சென்னை நகரில் நாளுக்கு நாள் ஜனத்தொகை பெருகி வருகிறது. தற்பொழுது உள்ள இருபத்தியேழு இங்கிலிஷ் கோச்சுகளும், ஆறு இத்தாலியின் வண்டிகளும் மட்டும் நகர்ப்புறப் போக்குவரத்தைச் சமாளிக்க முடியுமா?

4. பிரதம பார்ஸல் கிளார்க் பாலசுந்தரம்





ஹாஸ்ய நடிகர் பட்டு எழுதித் தயாரித்த 'கொச்சின் எக்ஸ்பிரஸ்' என்னும் நாடகத்தில் வரும் பட்டிக்காட்டான் ஒரு பெரிய சாக்கு மூட்டையைத் தூக்கிக் கொண்டு மூன்றும் வகுப்பில் வந்து அமர்கிறான். தான் அமரும் ஆசனத்தில் அதை வைத்துக் கொண்டு மற்றவர்கள் உட்கார முடியாமல் செய்து விடுகிறான். அடுத்து ஏறியவர் அந்தப் பட்டிக்காட்டானிடம், "என் ஐயா! உமக்கு மூளை இருக்கா? இத்தனை பெரிய சாக்கு மூட்டையை உட்காருகிற இடத்திலே வைத்திருக்கிறீரே? சாமான் வைக்கிற பலகையிலே வைக்கிறது. அல்லது பார்சலில் அனுப்புகிறது!" என்று கோபிக்கிறார். 'இது என்ன பார்சல் மூட்டையா?' என்று சொல்லி மூட்டையைப் பிரிக்கிறான் பட்டிக்காட்டான். மூட்டையிலிருந்து ஒரு சிறுவன் வந்து அனைவரையும் திகைக்க வைக்கிறான். கதை தொடர்கிறது.

ரயில் பெட்டிகளில் அமருபவர் ஒன்றிரண்டு பேர்கள் இருப்பார்கள். ஆனால் அவர்கள் உட்காரும் இடத்தில் அம்பாரம் அம்பாரமாய்ப் பெட்டி படுக்கைகளை அடுக்கி வைத்துக் கொண்டு சண்டையிடுவது தினசரி ரயில் காட்சிகள். சிலர் குறிப்பிட்ட இலவச அளவுக்கு மேல் சாமான்களைக் கொண்டு வந்து இரட்டிப்பாக அதற்குக் கட்டணம் செலுத்தித் தலையில் அடித்துக் கொண்டு போவதைக் காணலாம். ஆனால் விஷயம் அறிந்தவர்கள் தங்கள் சாமான்களைப் பார்சல் செய்து அனுப்பி விட்டுத் தாங்கள் ஹாய்யாகப் பிரயாணம் செய்வார்கள். இப்படி ரயிலில் பார்சல் செய்து அனுப்பும், அதாவது பிரயாணிகள் வண்டிகளில் சாமான்களை ஏற்றி அனுப்பும் ரயில்வே பார்சல் அலுவலகத்துக்குச் சென்று அதன் தலைமைக் கிளார்க்கான திரு ஜி. பாலசுந்தரத்தைப் பேட்டி கண்டோம்.

திரு ஜி. பாலசுந்தரம் சித்தூரில் பிறந்து அங்குள்ள போர்டு ஹைஸ்கூலில் கல்வி கற்றுத் தேறியவர். இவரது தகப்பனாரும் ரயில்வே சிப்பந்திதான். முப்பது வருஷங்கள் சர்வீஸுள்ள பாலசுந்தரம் முதன் முதலில் இருபத்தியோரு ரூபாய் சம்பளத்தில் எம்.எஸ்.எம். ரயில்வேயில் பங்களூர் டிவிஷனில் குட்ஸ் கிளார்க்காக வேலை பார்க்கத் தொடங்கினார்.

"ஸார்! பார்சல் துறை எப்படி இயங்குகிறது என்று எங்களுக்கு விளக்குகிறீர்களா?"

"ஓ! குட்ஸ் சாமான்களை ஏற்றி அனுப்ப சால்ட் கோட்டாஸ் குட்ஸ் இலாகா பணியாற்றுகிறது. நாங்கள் பிரயாணிகள் வண்டிகளில் (எக்ஸ்பிரஸ், மெயில், சாதாரண வண்டிகளில்) செல்லும் சாமான்களை அனுப்புவதில் கவனம் செலுத்துகிறோம். எங்கள் செக்ஷனில் முப்பது கிளார்க்குகளும், முப்பத்திமூன்று போர்ட்டர்களும் பணியாற்றுகிறார்கள். ஒவ்வொருவருக்கும் எட்டு மணி நேரம் வேலை. கிளார்க்குகள் இரண்டு ஷிப்டுகளும், போர்ட்டர்கள் மூன்று ஷிப்டுகளுமாக இருந்து சாமான்கள் போக்குவரத்தைக் கவனிக்கிறார்கள்....பத்திரிகைகள், சினிமா பிலிம்கள், அழுகும் சாமான்கள் இவற்றுக்கு பார்சல்வேனில் முதலிடம் தருகிறோம்!"

"ஒரு நாளைக்கு ஏகப்பட்ட சாமான்கள் அனுப்பணும்போலிருக்கே!" என்று அங்கே குவிந்து கிடந்த பார்சல்களைப் பார்த்ததும் கேட்டோம்.

"ஆமாம்! நாள் முழுதும் ஓயாத வேலைதான். நாலு பேர்கள் ஆளுக்கொரு பார்சலோடு வருவார்கள். ஒருவன் பத்து பார்சல்களோடு வந்து நிற்பான். நாங்கள் இந்த நாலு பேரை அனுப்பி விட்டு, நிறைய பார்சல்களைக் கொண்டு வந்தவனை அனுப்பினால் கூட்டத்தைக் குறைக்கலாமில்லையா? இப்படி சமயோசிதம்போல் மக்கள் மனம் நோகாதபடி நாங்கள் காரியங்களைச் செய்ய வேண்டியிருக்கிறது. இதனால் சில சமயம் சிலரது கோபத்துக்கும் ஆளாகலாம். அதைப் பார்த்தால் முடியுமா?"

"பார்சல்களை உங்களுக்கு இடைஞ்சலில்லாமல் எல்லாம் சரியானபடி எழுதிக்கொண்டு வந்தால் உங்களுக்குச் சௌகரியமா யிருக்குமல்லவா?"

"எல்லாம் இலகுவாக வருமா? எழுதப் படிக்கத் தெரியாதவர்கள் பலர் பார்சலை அனுப்ப வருகிறார்கள். எங்கள் சட்ட திட்டங்களை யெல்லாம் அவர்களுக்குத் தெளிய வைத்துச் செயலாற்ற வேண்டியிருக்கிறது!" என்றார் பாலசுந்தரம்.

பத்திரிகைகள் குறித்த நேரத்தில் பொது மக்களுக்குக் கிடைக்க இந்தப் பார்சல் இலாகா துணை செய்கிறது. இவர்கள் ஒத்துழைப்பு இருப்பதால்தான் ரயில் மூலம் வரும் பழங்களையும் காய்கறிகளையும் கெட்டுப் போவதற்கு முன்பாக நாம் சுவைக்க முடிகிறது!



5. கார்டு மாதவன்



ஆங்கில ரயில்வேயில் 1830ம் வருஷம் தமக்கு ஏற்பட்ட அனுபவத்தை ஒரு கார்டு கூறுகிறார்: ''எங்களை பிரேக்ஸ்மன் என்று அழைத்தார்கள். ஆனால் எங்களுக்கு பிரேக் வான் கிடையாது. ஓடும் ரயில் பெட்டிகளின் மீதேறி ஒரு பெட்டியிலிருந்து மற்றொரு பெட்டிக்குத் தாவி ஐந்தாறு பிரேக்குகளை அழுத்தினால்தான் வண்டி நிற்கும். இப்படித் தாவிக் குதிப்பதிலே பல தடவைகள் பலத்த காயங்கள் ஏற்பட்டதுண்டு.''

இப்பொழுது நவீன நாகரிக உலகில் ரயில் வேக்களில் கார்டுதான் ஓடும் ரயில் வண்டி முழுவதற்கும் ஜவாப்தாரி. வண்டியில் தண்ணீர், சாப்பாடு வசதிகள், ரிசர்வேஷன் வசதிகளைக் கவனித்தல், தனித்து வரும் பெண்மணிகளை ஜாக்கிரதையாக அவர்கள் செல்லும் ஊர்களுக்குச் செல்ல வசதி செய்தல்—இப்படிப் பல முக்கிய பொறுப்புக்களை ஏற்றுக் கொண்டுள்ளார் இந்தக் கார்டு. இவர்கள் ரயில்வே மேலதிகாரிகளுக்கும் பதில் சொல்லியாக வேண்டும், பொதுமக்களுக்கும் ஈடு கொடுத்தாக வேண்டும்.

கார்டு பிரிவிலேயே 'சி' கிரேடு கார்டுகளின் நிலை பரிதாபத்துக்குரியது. இவர்கள் கூட்ஸ் வண்டிகளில் அனுப்பப்படுவார்கள். வீட்டுச் சாப்பாட்டை இவர்கள் காணுவது மிக மிக துர்லபம். இந்தக் கார்டுகள் கூட்ஸ் ரயில்களில் பிரயாணம் செய்கையில் நடுக் காட்டில் மாட்டிக் கொண்டு தண்ணீர் கிடைக்காமல் அவதிப்படுவதும் உண்டு. மழைக் காலத்தில் கூட்ஸ் ரயில்களில் போகிற கார்டுகளின் பாடு ரொம்பக் கஷ்டம். பிரேக் வானில் மழைநீர் ஒழுகிக் கொண்டிருக்கும். ஆனால் கார்டு தம் கடமையைச் செய்வனே செய்ய வேண்டும். குடையைப் பிடித்துக் கொண்டு இவர் அஷ்டாவதானம் செய்வது நேரில் பார்த்தவர்களுக்குத்தான் நன்குபுரியும்.

இருபத்தைந்து வருஷங்களுக்கு மேல் கார்டு உத்தியோகத்திலிருந்து (இவர் வெள்ளி விழா கொண்டாடலாம்!) தலை நன்றாக வெளுத்துப் போய் வரும் திரு எஸ். வி. எஸ். மாதவனைப் பேட்டி கண்டோம். இவர் மிருதங்க வித்வான் திரு எஸ். வி. எஸ். நாராயணன் அவர்களின் சகோதரர். இவருக்குச் சங்கீதம் நன்றாகத் தெரியும்.

''ஸார்! கார்டு வேலையில் இத்தனை அல்லல்பட வேண்டும் என்று தெரிந்திருந்தால் சங்கீதத் துறையிலேயே திரும்பி யிருக்கலாம் என்று தோன்றுகிறது. எதுவுமே தூரத்துப் பச்சை கண்ணுக்குக் குளிர்ச்சியல்லவா?'' என்றார் திரு மாதவன்.

''கார்டுகளுக்கென்று தனிப் பயிற்சி ஏதாவது உண்டா?''

''கார்டுகளாகத் தேர்ந்தெடுப்பதற்குமுன் இருபத்தியொரு நாட்கள் பயிற்சி அளிக்கிறார்கள் ரயில்வே இலாகாவினர். முதலில் அண்டர் கார்டாகப் பணியாற்றிவிட்டுப் பிறகுதான் கார்டாக முடியும். கார்டுகளில் ஏ., பி., ஸி. என்று மூன்று பிரிவுகள் உள்ளன. 'ஸி' வகுப்பு கார்டுகள் கூட்ஸ் வண்டியில் போகிறவர்கள். இவர்கள் பிழைப்பும் கூட்ஸ் வண்டி போலத்தான். 'பி' கிரேட் கார்டுகள் பாசஞ்சர் வண்டிகளில் பணியாற்றுவார்கள். 'ஏ' கிரேடு கார்டுகள்தான் மெயில் வண்டிகளிலும் எக்ஸ்பிரஸ் வண்டிகளிலும் செல்வார்கள்.''

''அப்படியா? ஆபீஸ் குமாஸ்தாக்களைப்போல் குறிப்பிட்ட நேரம்தான் வேலை செய்வதென்று கணக்குண்டா?''

''எங்களுக்கு எட்டு மணி நேர வேலை என்றுதான் பெயர். சிலசமயம் இருபத்தி நாலு மணி நேரமும் 'டியூட்டி' பார்க்க வேண்டி நேரிடலாம். ஏதாவது வண்டி கோளாறாகி நின்று விட்டால் வண்டிக்குக் காவலாக நாங்கள் அங்கேயே இருக்க வேண்டியதுதான். ஓடும் வண்டியின் பொறுப்பு எங்களிடமல்லவா இருக்கிறது?''



ரயில்வேயில் பிரதான சிப்பந்திகளின் வரிசையில் (Essential Staff) வரும் கார்டுகளுக்குக் கடமையாற்ற எந்த நேரத்திலும் அழைப்பு வரலாம். ஒரு சமயம் ஒரு கார்டு தம் பெண்ணின் கல்யாண நிச்சயதார்த்தத்துக்காக வீட்டில் வந்தவர்களை வரவேற்று உபசரித்துக் கொண்டிருந்தார். அப்பொழுது பார்த்து அவருக்கு வேலைக்கு வரும்படி அழைப்பு வந்து விட்டது. என்ன செய்வார், பாவம்! தம் கடமையைப் பெரிதாகக் கருதி அவர் அன்று வேலைக்கு வரும்படியாயிற்று. கார்டுகள் இப்படிக் கர்மயோகிகளாக இருந்தால்தான் ரயில் வண்டிகள் தடங்கலில்லாமல் ஓடிக் கொண்டிருக்க முடியும்!



6. டிரைவர் பராங்குசம்



ரயில் ஓடிய புதிதில் கல்கத்தாவில் ராதா லங்கா பானர்ஜி தமது ஜாதகத்தைப் பார்த்து நேரம் கணித்துக் கொண்டு ரயிலில் ஹூப்ளிக்குப் பயணமானர். ஆனல் மறுபடியும் ஊர் திரும்ப ரயிலில் ஏற மறுத்துவிட்டார். ஏன் தெரியுமா? "ரொம்ப நேரம் நெருப்புள்ள நீராவி வண்டித் தொடரில் பிரயாணம் செய்தால் தம் வாழ்க்கை குன்றிப்போய்விடும்" என்று பயப்பட்டார் அவர்.

ரயில் பெட்டியில் ஏறவே இந்தக் கதி என்றால் ரயில் என்ஜினில் வாழ்க்கை நடத்துபவர் என்ஜின் டிரைவர். கண்ணுக்கு கருத்தாய்ப் பல உயிர்கள் இவரது கைக்குள் தானே இருக்கின்றன. இவரது பொறுப்பு மிக அதிகம் என்பதைச் சொல்லத் தேவையில்லை யல்லவா?

"ஸார்! நான் ஒவ்வொரு நாளும் வேலைக்குப் புறப்படு முன்னர் கடவுளிடம், எந்த வித விபத்துமில்லாமல் திரும்பி வர வேண்டும் என்று வேண்டிக் கொண்டுதான் புறப்படுவேன்" என்று வினயத்துடன் கூறினர் டிரைவர் பராங்குசம்.

ஒன்பது குழந்தைகளுக்குத் தந்தையான பராங்குசம் ஜோலார்ப்பேட்டையிலிருந்து சென்னை செல்லும் ரயில் வண்டிகளில் பணியாற்றி வருகிறார். இவர் முதலில் 1941ம் வருஷம் என்ஜின் கிளீனராகத் தொடங்கி டிரைவராக முன்னுக்கு வந்தவர்.

"எனது பெரிய பையன் நான்காவது பாரம் படிக்கிறான். அவனை நன்றாகப் படிக்க வைத்து முன்னுக்குக் கொண்டு வரவேண்டுமென்று ஆசைப்படுகிறேன்" என்றார் அவர்.

"உங்கள் சர்வீஸில் இதுவரையில் ஏதாவது விபத்து நேர்ந்துள்ளதா?"

"ஸார்! நான் கடவுள் நம்பிக்கை கொண்டவன். எனது வேண்டுகோளை இறைவன் நிறைவேற்றி வருகிறான். என்னைக் கைவிடவில்லை. எனது இருபத்திமூன்று வருஷ சர்வீஸில் ஓர் ஆக்ஸிடெண்டும் நேர்ந்ததில்லை!" என்றார். அவரது கடவுள் நம்பிக்கையும், உறுதியும் மெய் சிலிர்க்கச் செய்தன.

டிரைவர்கள் பயிற்சிக்கான பள்ளி பங்களூரிலும் திருச்சியிலும் நடத்தப்படுகின்றன. 'ஸி' கிரேட் டிரைவர்கள் குட்ஸ் ரயிலை ஓட்டுவார்கள். இந்த 'ஸி' கிரேடுக்காரர்கள் பரீட்சை எழுதி ரயில்வே போர்டு நடத்தும் செலக்ஷனில் கேள்விகளுக்குச் சரியான விடையளித்துத் தேற வேண்டும். இப்படித் தேறியவர்களே ஒவ்வொரு ஸ்டேஷனிலும் நின்று நிதானமாகச் செல்லும் 'பாஸஞ்சர்' ரயில் ஓட்டும் 'பி' கிரேடுக்கான தகுதி படைத்தவர்களாகிறார்கள். இவர்களும் பல பரீட்சைகளில் தேறிய பிறகு 'ஏ' கிரேடு டிரைவர்களாக வருகிறார்கள். இவர்கள் தான் மெயில், எக்ஸ்பிரஸ் ரயில்களை ஓட்டுபவர்கள். வேகமாக ஓடும் வண்டிகளை நிர்வகிக்க மிகுந்த திறமை வேண்டுமல்லவா?

"ஸார்! எங்களுக்கு லீவு, விடுமுறை கிடையாதுதான். ஆனல் எங்களுக்கு வேண்டிய சலுகைகள் கொடுக்கிறார்கள். நேருஜி இறந்த அன்று நாங்கள் ஒரு கணம் கண்ணீர் பெருக்கி நின்றதோடு சரி. உடனே எங்கள் கடமையைத் தொடர்ந்து ஆற்றினோம். இல்லாவிட்டால் வண்டி நிறைய உள்ள பலப் பல குடும்பங்களை நாங்கள் நடுக்காட்டில் நிராதரவாக விட்டதாக அல்லவா ஆகிவிடும்?" என்றார் நெகிழ்ந்த மனத்துடன்.

என்ஜின் டிரைவர் விஜி நின்றுபோன வண்டி ஒன்றுக்குப் பதிலாக ஸ்பெஷல் ரயில் வண்டியை ஓட்டிச் சென்றார். அன்று மேகம் மூடி மப்பும் மந்தாரமுமாக இருந்தது. கூடுவாஞ்சேரிக்கு அருகில் வந்தபோது அவர் செல்லும் பாதையிலேயே குட்ஸ் ரயில் ஒன்று நின்றுகொண்டிருப்பதைக் கண்டார் விஜி. அவர் மூளை கிடுகிடுவென்று வேலைசெய்து வேகமாகச் செல்லும் தம் ஸ்பெஷலை குட்ஸோடு மோதாமல் நிறுத்திவிட்டார். அவர் வேகமாக இப்படி வண்டியை நிறுத்தியிரா விட்டால் அன்று ஒரு பெரிய விபத்துக்கு ஆளாக வேண்டியிருக்கும். இவரது திறமையை மெச்சி ரயில்வே போர்டார் இவருக்குப் பரிசு வழங்கிக் கௌரவித்திருக்கிறார்கள்.

இந்த மாதிரி வீரச் செயல் செய்த விஜியைப் பாராட்டியதோடு இருபத்து மூன்று வருஷங்கள் எந்தவித விபத்துமின்றி வண்டியைச் செலுத்தி வரும் என்ஜின் டிரைவர் பராங்குசம் போன்றவர்களுக்கும் பரிசுகள் வழங்கி உற்சாகப்படுத்தலாம்.





எஞ்சின் டிரைவர், பயர்மென், கிளீனர் — வண்டித் தொடர் விபத்து ஏதுமின்றிப் போவதற்கும் குறித்த கலத்தில் குறித்த இடத்துக்குப் போய்ச் சேரும் சுகமான பிரயாணத்துக்கும் பொறுப்பாளிகள் இந்த மூவரும்தான். இவர்களில் பயர்மெனைப் பேட்டி கண்டு அவரது பணியைப் பற்றி அறிந்து கொள்ள எக்மோர் லோகோ ஷெட்டுக்குச் சென்றோம். துப்புரவான ஸ்டேஷனில் துடைத்துக் கழுவப்பட்டுச் சுத்தமாக நிறுத்தப்பட்டுள்ள வண்டிகளையே பிரயாணம் செய்யும் நாம் காண்கிறோம். நெடுந்தூரம் போவதற்கு ஏற்ற வகையில் ரயில் பெட்டிகளையும் அவைகளை இழுத்துச்செல்லும் எஞ்சின்களையும் எப்படிப் பிரயாணத்துக்கு ஏற்றபடி ஒழுங்குபடுத்தி அனுப்புகிறார்கள் என்பது நம்மில் அநேகருக்குத் தெரிந்திருக்க நியாயமில்லை. நிலக்கரியுடனும் நெருப்பின் அனலுடனும் நெருங்கிப் பழகுபவர்தான் பயர்மென். எஞ்சினைத் துடைத்து, அதன் உறுப்புகளுக்கு எண்ணெய், கிரீஸ் ஆகியவைகளைப் போட்டுப் பாய்லரில் நீர் நிரப்பி, அதை நீராவியாக்கும் உலையைப் பற்ற வைத்துக் காளவாயில் நிலக்கரியை அள்ளி அள்ளிப் போட்டு நீராவியின் அழுத்தத்தை எப்போதும் ஒருநிலையில் சமனாக வைத்துக் கொள்ளுவதுந்தான் பயர்மென்களின் பணி. இவர்கள் நேரடியாக எடுத்த உடன் பயர்மென்னாக வர முடியாது. முதலில் கலாசியாக இருந்து, கிளீனராகிப் பிறகுதான் பயர்மென்னாக வேண்டும். இதுவும் முப்பது வயதுக்குள்தான். முப்பது வயதுக்கு மேற்பட்டவர்களுக்குப் பயர்மென் பதவி கிடைக்காது.

எஞ்சினை இயக்கி வண்டியை ஓடச் செய்பவர் டிரைவரானாலும் அது இயங்குவதற்கான அடிப்படைக் காரியங்களை எல்லாம் முன்னேற்பாடாகச் செய்து தருபவர் இந்தப் பயர்மென்தானே? வண்டி ஓடும் போது சிக்னல்களைக் கவனிப்பதும்கூட இவர்களின் கடமைகளில் ஒன்றாகும்.

ஓடும் ரயிலில் நிற்காத ஸ்டேஷன்களில் சாவியைக் கொடுத்துச் சாவியை வாங்கிக் கொள்வதும்கூட பயர்மென்கள்தான். பயர்மென்களில் மூன்று கிரேடுகள் இருக்கின்றன.

7. பயர்மென் ஹோஸ்டன்

நாங்கள் பேட்டி கண்டவர் உணர்ச்சி மிக்கதொரு ஆங்கிலோ இந்திய வாலிபர். பெயர் ஜே. சி. ஹோஸ்டன் (J. C. Houston) என்பது. தம் தொழிலில் எல்லோராலும் ஒருமனதாகத் திறமைசாலி என்று பெயர்பெற்றவர். பதினான்கு வருஷ சர்வீஸ் இவருக்கு இந்தத்துறையில். ஹைஸ்கூல் படிப்பு முடிந்ததும் டௌக்டன் காலேஜில் ஒரு வருஷம் பயின்றிருக்கிறார்.

ஷிப்டு முறைப்படிதான் இவர்கள் வேலை பார்க்கிறார்கள். நைட் ஷிப்டுக்காரருக்கு ஓய்வே இல்லாமல் தொடர்ந்து பணி புரியும் நிர்ப்பந்தங்களும் அடிக்கடி ஏற்படுமாம் பயர்மென்களுக்கு. யார்டில் வேலை செய்யும் பயர்மென்களுக்கு நைட் அலவன்ஸ் கிடையாது என்று குறிப்பிட்டார் திரு ஹோஸ்டன். ''நெருப்பின் அருகிலேயிருந்து வேலைசெய்யும் உங்களுக்கு அலுப்பு ஏற்படுவதில்லையா?'' என்று கேட்டேன். ''ஒவ்வொருவரும்தான் செய்யும் வேலையை நேசித்தால் அதில் அலுப்பு ஏற்படுவானேன்? இது என் வேலை. எனது கடமை. நான் வேலைக்கு வரும்போது திருப்தியோடும் உற்சாகமாகவும் வர வேண்டும். அப்படி வருவதற்கான சூழ்நிலைகளை நிர்வாகத்தினர் உண்டாக்கித் தர வேண்டும். என் சந்தோஷமும் நிம்மதியும் தங்கள் நிர்வாகத்தின் திறமை மிக்க செயல் திறனுக்கு அஸ்திவாரம் என்பதை உணர்ந்து எங்கள் குறைகளை அநுதாபத்தோடு கவனிக்க வேண்டும். இப்படி இருக்குமானால் நாங்கள் எங்கள் வேலையில் அலுப்போ அசிரத்தையோ ஏன் காட்டப் போகிறோம்?'' என்று காரண காரியங்களோடு தாம் உழைப்பை நேசிப்பவர் என்பதை விளக்கினார் ஹோஸ்டன்.

'உங்கள் தொழிலில் அபாயம் ஏற்படுவதுண்டா?' என்று கேட்டேன்.

''அபாயத்தின் மத்தியில்தானே நாங்கள் நிற்கிறோம்! அப்படி இருக்கப் புதிதாக அபாயம் என்ன ஏற்படப் போகிறது? வண்டியில் ஏறும் போதே ஆண்டவனைப் பிரார்த்தித்துக் கொண்டுதான் ஏறுவோம். எங்களுக்காக மட்டுமல்ல. பல நூறு பிரயாணிகளுக்காகவும்தான். அத்தனை பிரயாணிகளும் தங்கள் உயிரை எங்கள் கையில் ஒப்படைத்து விட்டுத்தானே வண்டியில் ஏறுகிறார்கள்? வண்டி தடம் புரளுவது, உடைந்த பாலத்தில் உருண்டு விழுவது போன்ற அபாயங்கள் எங்கள் கைகளில் இல்லை. ஆனால் அத்தகைய அபாயங்களில் முதலில் பலியாவது நாங்கள்தான்.''



விடைபெற்றுக் கொண்ட போது ஹோஸ்டனிடம் கைநீட்டினேன் கரம் குலுக்க. அவர் புன்முறுவலுடன் கரியும் எண்ணெயும் படிந்த என் கையைத் தொட்டு உங்கள் கையையும் அழுக்காக்கிக் கொள்ள வேண்டாமென்று கரம் கூப்பி நமஸ்தே சொல்லி விடை கொடுத்தார்.

8. பாயிண்ட்ஸ்மென் பெருமாள்



ஒரு பிரமுகர் வீட்டில் இரவில் காவல்காரன் தன் வேலை அன்று முடிந்ததும் தன் எஜமானரிடம் வந்தான். "ஐயா! நேற்று இரவு நம் வீட்டில் திருடன் வருவதாகக் கனவு கண்டேன். ஜரூராகக் கம்பும், விளக்கும் வைத்துக் கொண்டு தோட்டத்தைச் சுற்றி வந்தேன். யாரையும் காணவில்லை!" என்றான்.

"கனவு கண்டாயா? அப்படியானால் உன் வேலையை நீ சரியாகச் செய்யவில்லை. இரவுக் காவல்காரன் எப்படிக் கனவு காணலாம்? நீ வேலைக்கு லாயக்கில்லை!" என்று அந்தப் பிரமுகர் அந்த அப்பாவியை வேலையை விட்டு நீக்கிவிட்டாராம்.

மெயில் வண்டிகளும், எக்ஸ்பிரஸ் வண்டிகளும் பாஸஞ்சர்களும் நிறையப் பிரயாணிகளை ஏற்றிக் கொண்டும், கூட்ஸ் வண்டிகள் நிறைய சாமான்களோடும் இரவிலும் பகலிலும் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. நடு இரவில் ஓடிக்கொண்டிருக்கும்பொழுது ஒவ்வொரு ஸ்டேஷனிலும் இருக்கும் பாயிண்ட்ஸ்மென் சரியாக 'பாயிண்ட்' அடிக்க வேண்டும். தூக்கக் கலக்கத்தில் இப்படிக் காவல்காரன் மாதிரி கனவு கண்டு வேலையைச் செய்தானானால் என்னவாகும்? சில ரயில் விபத்துக்கள் இப்படி பாயிண்ட் சரியாக விழாததனால் நிகழ்ந்து வருகின்றன. ஆகவே விழிப்புடன் இருந்து ஜாக்கிரதையாகத் தொண்டாற்ற வேண்டிய பொறுப்புள்ளவர் பாயிண்ட்ஸ்மென்.

இத்தகைய பணிபுரியும் ஒருவரை எழும்பூர் நிலையத்தில் சந்தித்தோம். பாயிண்ட்ஸ்மென் பெருமாள் எழும்பூர் ரயில் நிலையத்தில் ஐந்து வருஷங்களாக அந்த உத்தியோகம் பார்த்து வருகிறார்.

"பொறுப்புள்ள பணி செய்ய வேண்டிய உங்களுக்குப் பயிற்சியளிக்க ஏதாவது பள்ளி இருக்கிறதா?"

"ஓ. இருக்கிறதே. ஸ்டேஷன்மாஸ்டர்களுக்குத் திருச்சிராப்பள்ளியில் பயிற்சி அளிக்கிற மாதிரி எங்களுக்கும் விழுப்புரத்தில் இருபத்தொரு நாட்கள் பயிற்சி கொடுக்கிறார்கள்."

"அப்படியா? உங்களுக்குரிய வேலைகள் என்னென்ன?"

"பாயிண்ட் அடிக்கிறது. லோகோ ஷெட்டிலிருந்து வண்டிகள் சரி பார்க்கப்பட்டு வந்ததும், வண்டிகளைப் பிளாட்பாரத்தில் கொண்டு சேர்ப்பது, அப்புறம் வந்து சேருகிற வண்டிகளை ஊர்வாரியாகக் கழற்றி விடுதல் ஆகிய வேலைகளைச் செய்து வருகிறோம். எங்களுக்கு எட்டு மணி நேரம் வேலைங்க" என்றார் பெருமாள்.

முப்பத்தெட்டு வயதான பெருமாளுக்கு மதுராந்தகத்துக்கு அருகிலுள்ள கோட்டைக்காடு பூர்வீகம். இவரது தந்தை விவசாயத்தில் ஈடுபட்டவர். இவருக்கு ஆறு பையன்களும், இரண்டு பெண்களுமிருக்கின்றனர். இவருக்கு வீட்டு வசதி பல்லாவரத்தில் கிடைத்திருக்கிறது. வருஷத்தில் இரண்டு சட்டைகளும், இரண்டு டிரவுஸர்களும் ரயில்வே இலாகா கொடுக்கிறதாம்.

"உங்களுடைய சர்வீஸில் ஆக்ஸிடெண்ட் அனுபவம் உண்டா?"

"நான் பிள்ளை குட்டிக்காரனுங்க. வேலையிலே கண்ணும் கருத்து மாயிருப்பேன். இது வரை ஒரு ஆக்ஸிடெண்டும் நேர்ந்ததில்லேங்க. ஆனால் என் சக தோழர் தங்கவேல் என்கிறவர் கூட்ஸ் ரயில் கோக்கும் போது கால் அடிபட்டு விட்டதுங்க. அவருக்கு இப்போ இலேசான வேலை ஒன்றைக் கொடுத்திருக்காங்க!" என்றார்.

மூன்று பாயிண்ட்ஸ்மென்களுக்கு ஒரு ஜமேதார் — அதாவது மேஸ்திரி இருக்கிறார். இவருக்கு மேல் வேலையைக் கண்காணிக்க உதவி யார்ட் மாஸ்டர் இருக்கிறார். எழும்பூர் ரயில் நிலையத்தில் கூட்ஸ் யார்ட் சேர்த்து நாற்பத்திரண்டு பாயிண்ட்கள் இருக்கின்றனவாம்.

"பாயிண்டுகள் சரியாக இயங்காவிடில் ஆபத்துத்தானே?"

"என்னங்க, எந்தக் கஷ்டமான வேலையும் பழக்கமாகிப் போய்விட்டால் சரியாக வந்து விடாதா? எங்கள் கைகள் இயங்கி இயங்கிப் பழக்கப்பட்டுப் போய்க் கையை வைத்ததும் தானாகவே 'ஆட்டமாடிக்' சிக்னல் மாதிரி விழுந்திடுங்க!" என்றார் பெருமாள் பெருமையாக.



சங்கிலித்தொடர் போல் ரயில்வே இலாகாவில் எல்லாமே ஒழுங்காக இயங்கினால்தான் வண்டிகள் குறிப்பிட்ட நேரத்துக்குப் புறப்பட முடியும். ஒன்று கழன்றுகொண்டு விட்டாலும் ஒழுங்கு சிதறிவிடும். பாயிண்ட்ஸ்மென் உத்தியோகம் ரயில் வண்டித் தொடர் ஒழுங்காக ஓட உறுதுணையாக இருக்கிறது. பொறுப்புணர்ந்து செயலாற்றும் பெருமாளைப் போல் பலர் இருந்தால் விபத்துக்கள் நேருவானேன்?



9. 'வெண்டர்' நடேசன் செட்டியார்



பகல் மணி பதினொன்று.

சென்டிரல் ரயில் நிலையத்தில் ஒரே கூட்டம். தலைநகர் செல்லும் வண்டி நிரம்பிக் கொண்டிருக்கிறது. மூட்டை முடிச்சுக்களுடன் ஒரு நடுத்தர வயதுக்காரர்—ஏன் நடுத்தர வருமானக் காரரும்தான் — தம் தாயாரை ரயிலில் ஏற்றி விட வந்திருக்கிறார். புதுடெல்லியில் இருக்கும் அவருடைய தம்பியிடம் தம் தாயாரை அனுப்புகிறார்.

''அம்மா, வாழைப் பழம் ஒரு டஜன் இன்று சாப்பிடும்படியா இருக்கு. ஒரு சீப்பு கொஞ்சம் காய்வெட்டு. ஆனால் வண்டியின் புழுக்கத்தில் நாளைக்கு, பழுத்துவிடும். கொஞ்சம் சாத்துக்குடி வாங்கித் தருகிறேனே, தாகத்துக்கு இதமாக இருக்கும்'' என்றவரைத் தடுக்கிறாள் தாய். ஆனால் அவர் அதைக் காதில் போட்டுக் கொள்ளாமல் பிளாட்பாரத்தில் பழங்கள் விற்கும் வெண்டரைத் தேடிப் போகிறார்.

''என்னப்பா, சாத்துக்குடி என்ன விலே?''

''எடுத்துக்குங்க சாமி. வெலே மலிவுதான்.'' கோபுரமாக அடுக்கி வைத்திருக்கும் மரப் பலகையாலான தட்டைக் கொஞ்சமும் அசங்காமல் லாகவமாகத் தரையில் இறக்கி வைக்கிறார். ''கல்கண்டு கணக்கா இருக்கும். பிடிங்க. ஒரு டஜனா?'' என்று கூறிப் பழங்களை எடுத்துத் தோளில் போட்டிருந்த ஒரு துணியால் துடைத்துப் பளபளப்பேற்றி மூன்று பழங்களை ஐந்து விரல்களில் இடுக்கியபடி அவர் முன் நீட்டுகிறார் வெண்டர் நடேசன் செட்டியார். அவருக்கு இந்தத் தொழிலில் ஐந்து வருஷ அனுபவம். அவர் தட்டில் ஆரஞ்சு கமலா, மாம்பழம், வாழைப்பழம், திராட்சைப் பழம் இத்தனையுமிருக்கின்றன. நடுத்தர வயதுக்காரர் தனியாகப் போகும் தன் தாயாரின் வழிப் பயணத்துக்குப் பழம் வாங்குவது போலக் குழந்தை குட்டிகளுடன் பிரயாணம் செய்யும் குடும்பஸ்தர், பழங்களைச் சாப்பிட்டே பிரயாணத்தை வசதியாக முடித்துக்கொள்ளத் திட்டமிட்டிருக்கும் இளம் தம்பதிகள் ஆகிய எல்லாருக்குமே வெண்டர் நடேசன் செட்டியார் உதவுகிறார். நெடுந்தூரப் பிரயாணங்கள் ஆரம்பமாகும் சென்ட்ரல் ஸ்டேஷனில் இவர் வியாபாரம் செய்வதால் இவருக்கு நல்ல கிராக்கி குதிர்வதுண்டு.

''என்னப்பா வெலே...?''

''டஜன் இரண்டரை ரூபா சார்?''

''டேயப்பா!... வாங்கற வெலேயா இல்லியே!''

''வாங்கறவங்களுக்குத்தான் சார் இந்த வெலே!''

''வெளியே இரண்டு ரூபாய்க்கு இதைவிட நல்ல பழம் கிடைக்கிறதேப்பா!''

''வாங்கிக்கலாங்களே. டேசனை விட்டு வெளியே போயி, பாலந் தாண்டி, மோர் மார்க்கெட்டுக்குப் போனீங்கன்னு அவன் நாலு ரூபாம்பான். நீங்களும் வந்தது வந்துட்டோம் வாங்கித்தான் போகணும்னு வாங்கியாருவீங்க. வண்டியடியிலே, ஐயாவை நடக்க விடாம கைமேலே கொணுந்து குடுத்தாக்க கிராக்கிம்பீங்க!'' என்று ஒரு குட்டிப் பிரசங்கத்துக்குப் பிறகு பழங்களை அடுக்க ஆரம்பிப்பான். அவன் குறிப்பிட்டது போல மூணு பர்லாங் நடந்து வெளியே போனால்தான் பழத்தைப் பார்க்க முடியும். அங்கு விலை எப்படி இருந்தாலும் இதை விட நன்றாக இருக்கும். நடேசன் செட்டியார் பழத்தைத் துடைத்துக் கொடுத்தாலும் அது உலர்ந்த பழங்கள்தானே? ஸ்டேஷனுக்குள் தேவையின் அவசியத்தில் இதையெல்லாம் பார்க்க முடியுமா? பழம் என்று அந்த இடத்தில் கிடைக்கிறதே. அது என்ன விலையானாலும் எப்படி இருந்தாலும் வாங்கிக்கொள்ள வேண்டியதுதானே?

ரயில்வே நிலையத்துக்குள் இப்படிப் பொருள்களை விற்க, நிலைய நிர்வாகத்தினருக்கு ஏதோ ஒரு குறிப்பிட்ட தொகை கட்ட வேண்டியிருக்கிறது. அதைத் தவிரப் பிளாட்பாரத்தில் வியாபாரப் போட்டியைச் சமாளிக்கவும் மார்க்கெட்டில் சரக்கைச் சல்லிசாக எடுத்து லாபத்தை அதிகரித்துக் கொள்ளும் வழி வகைகளையும் அறிந்திருக்க வேண்டும். இந்தக் கலைகளில் எல்லாம் வல்லவர் நடேசன் செட்டியார்.

''ஐயையே! என்னப்பா இப்படி விஷமாப் புளிக்கிறது? இந்தாப்பா, வீண் தகராறு எதுக்கு? உரித்த ஒரு பழத்துக்குக் காசை வாங்கிக்கொள்!''

''இது என்ன துட்டு? இன்னும் அரையணா போடு.''

''டஜன் இரண்டரை ரூபான்னு ஒரு பழம் மூணரை அணாதானே!''

''டஜனுக்கு அந்தக் கணக்கு. ஒரு பழம் நாலணா!''

க்ருஷன் ஸால்ட்ஸ்

அருந்துங்கள்

பசியைத் தூண்டுகிறது அது

அதன் பயன்
மிக்க 7-வழிச்
செயல் முறை
உங்கள் உடல்
நலனைத்
தக்கபடி
பாதுகாக்கிறது



நிக்கொலஸ் (N) தயாரிப்பு

தூய்மைக்கும், தரத்திற்கும் நீங்கள்
பெறும் உத்தரவாதம்

BI-KS-2 TAM

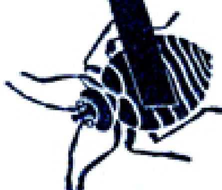
---

tik-20

டிக்-20

மூட்டைப்பூச்சிகளைக் கொல்லுகிறது





டாடா-பைஸன் தயாரிப்பு

ஸோல் டிஸ்ட்ரிபியூட்டர்கள்:
ராலிஸ் இந்தியா லிமிடெட்



ரயில்வே போலீஸ்! — அந்தப் பெயர் அது தோன்றிய அன்று முதல் இன்றுவரை அப்படியே இருந்துகொண்டு வருகிறது. எந்த டெக்ஸ்ட் புக் ஆசிரிய மகாநுபாவரும் அதை 'இருப்புப்பாதைக் காவல்' என்று மாற்றிச் சித்திரவதை செய்து விடவில்லை என்று நினைக்கிறேன்.

இதுவும் சாதாரண போலீஸைப் போன்றதுதான். அவர்கள் வீடுகளிலும், சாலைகளிலும், வயல்களிலும் நடக்கும் குற்றங்களைக் கவனித்துக் கொள்கிறார்கள். இவர்கள் ரயில்களிலும் அதைச் சார்ந்த, அதைச் சேர்ந்த இடங்களில் நடக்கும் குற்றங்களைக் கவனித்துக் கொள்ளுகிறார்கள். அவ்வளவுதான் வித்தியாசம். ஆனாலும் பலர் அது ரயில்வே நிர்வாகத்தைச் சேர்ந்ததோ என்று சந்தேகப்படுகிறார்கள். அப்படியல்ல. ராஜ்ய சர்க்காரைச் சேர்ந்ததுதான் ரயில்வே போலீஸ் படை.

இந்த இலாகாவின் முக்கிய அதிகாரி போலீஸ் இலாகாவைச் சேர்ந்த ஒரு டிப்டி

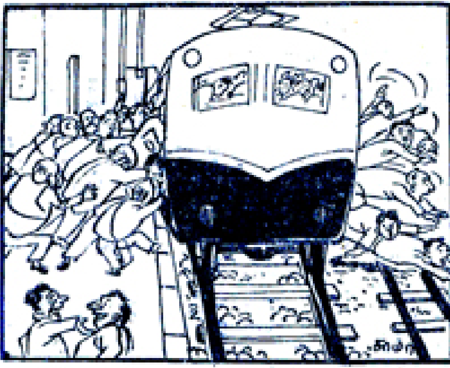


இன்ஸ்பெக்டர் — ஜெனரல். சென்னை ராஜ்யத்தில் இந்தப் பொறுப்பை ஸ்ரீ எம். ஜே. ஹேரால்ம்ஸ் ஏற்றுக் கொண்டிருக்கிறார். டெபுடி இன்ஸ்பெக்டர் ஜெனரலுக்கு உள்ள பல அலுவல்களில் ரயில்வே போலீஸூம் ஒன்று. இவருக்கு அடுத்தபடியாக ஒரு சூப்பிரெண்டெண்டு இருக்கிறார். இவரது காரியாலயம் திருச்சியில் இருக்கிறது. சொல்லப் போனால் நடைமுறையில் நிர்வாகம் முழுவதையும் கவனித்துக் கொள்பவர் இவர்தான். சென்னையில் டெபுடி சூப்பிரண்டெண்ட் ஸ்ரீ ராமநாதனின் காரியாலயம் சென்டிரல் ஸ்டேஷனில் உள்ளது. இவருக்குக் கீழே பல இன்ஸ்பெக்டர்களும், கான்ஸ்டபிள்களும் இருக்கிறார்கள். இவர்கள் எல்லாருமே பக்கா போலீஸ் இலாகாவைச் சேர்ந்தவர்கள். சென்னை ராஜ்ய ரயில்வே போலீஸில் எல்லா உத்தியோகஸ்தர்களும் சிப்பந்திகளுமாகச் சேர்ந்து சுமார் 1200 பேர் இருக்கின்றனர். இந்த இலாகா ஒரு தனி குட்டி போலீஸ் ராஜ்யம். இந்த இலாகாவுக்காக ஏற்படும் செலவில் ஒரு பகுதியை ரயில்வே நிர்வாகம் ஏற்றுக் கொள்கிறது.

இந்தப் போலீஸ்காரர்களின் 'அதிகாரம்' ரயில்வே ஸ்டேஷன்கள், அதைச் சுற்றியிருக்கும் அதைச் சேர்ந்த இடம், ரயில் வண்டிகள், ரயில் பாதைகள், பாதையின் இரண்டு பக்கங்களிலுமுள்ள ரயில்வே புறம்போக்கு நிலங்கள் இந்த இடங்களில்தான் செல்லும். அந்த எல்லைக்கு வெளியே எது நடந்தாலும் அந்தப் போலீஸ்காரர்கள் கண்ணை இறுக மூடிக்கொண்டு விடுவார்கள்!

ஸ்டேஷன் கட்டிடத்தையே சுற்றிச் சுற்றி வந்து கொண்டிருக்கும் பொறுப்பு சில கான்ஸ்டபிள்களுடையது. அவர்கள் அங்கே திருட்டுக்கள், கலாட்டாக்கள் நடக்காமல் கவனித்துக் கொள்வார்கள். மற்றவர்கள் பல ரயில் வண்டிகளில் இரண்டு இரண்டு பேராகவோ, மூன்று மூன்று பேராகவோ பிரயாணம் செய்வார்கள். இவர்கள் எல்லோரும் ''நாங்கள்தான் ரயில்வே போலீஸ்காரர்கள்'' என்று விளம்பரப்படுத்திக் கொள்ளும் உடைகள் அணிந்து கொண்டிருப்பார்கள். அதைத் தவிர, சாதாரண உடையுடன் வேவு பார்க்கக் கூடிய போலீஸ்காரர்களும் இருக்கிறார்கள்.

முன்னெல்லாம் ரயில் வண்டிகளிலும் ஸ்டேஷன்களில் பிரயாணிகளின் சாமான்களை வைத்துப் பாதுகாக்கப்படும் காரியாலயத்திலும் பாத்தியதை கொண்டாடப் படாமல் விட்டுச் செல்லப்படும் டிரங்குகளில் பணம், துணிமணி மட்டும் இருப்பதில்லை. மனித உடலின் முண்டங்கள் கூட இருப்பதுண்டு. இது ரயில்வே போலீஸூக்குப் பெரிய தலைவேதனையை அளிக்கும். ஆனால் இப்போதெல்லாம் அது மாதிரி நடப்பதில்லை. காரணம் டிரங்குப் பெட்டிகளின் விலை அதிகமாகிப் போய்விட்டதும், பூச்சி கொல்லும் மருந்துகளையும், சில ஹோட்டல்கள் பணியாரங்களையும் கொடுத்தே சத்தமின்றி, இரத்தமின்றி ஆளைத் தீர்த்துவிடும் வசதி இருப்பதுமே ஆகும் என்று நினைக்கிறேன்.



"இந்த மின்சார ரயிலில் எப்படித்தான் இடம் இருக்கோ? எவ்வளவு பேர்கள் வேண்டுமானாலும் ஏறிவிட முடிகிறது!"

சாதாரணமாக ரயில்வேக்களில் கொலை, கொள்ளைகள் நடப்பதில்லை. மத்தியப் பிரதேசம் போன்ற ராஜ்யங்களில் அபூர்வமாக எங்கோ ஒரு மூலையில் ஓடிக் கொண்டிருக்கும் ரயில்கள் நிறுத்தப்பட்டுக் கொள்ளையடிக்கப்படலாம்; முதல் வகுப்பில் தனியாகச் செல்லும் பிரயாணி யாராவது எப்போதாவது கொல்லப்படலாம். ஆனால் பொதுவாக மூன்றாவது வகுப்பில் நிற்க இடமில்லாமல் கூட்டத்துக்குள் அகப்பட்டு யாராவது மூச்சுத் திணறி இறந்து போனாலும் போகலாமே ஒழிய ரயில் கொலைகள் இல்லையென்றே சொல்ல வேண்டும்.

ரயிலில் பிரயாணிகளின் பெட்டிகள் திருட்டுப் போவது என்பது சர்வ சாதாரண சம்பவம். வீட்டில் தூக்கமில்லாமல் இராக் கண் விழித்துப் பழக்கமானவர்களுக்குக்கூட ரயிலில் தூக்கம் வந்து விடும். பெட்டியில் பணமோ, நகையோ எடுத்துக்கொண்டு வருபவர்கள் பல்லைக் கடித்துக் கொண்டு கண் விழித்திருப்பார்கள். ஆனால் அவர்களுக்குக் கூட விடியற்காலையில் குளுகுளு என்று காற்று அடிக்கும்போது சுகமாகத் தூக்கம் வந்து விடும். அந்தச் சமயம் பார்த்துத் திருடன் பெட்டியை எடுத்துக் கொண்டு அடுத்து வரும் ஸ்டேஷனில் இறங்கிப் போய் விடுவது வழக்கம்.

ரயில் புறப்பட ஆரம்பிக்கும் சமயம் பார்த்து வெளியே தலையை நீட்டிக்கொண்டிருக்கும் பெண்ணின் கழுத்திலுள்ளதை இழுத்துப் பறிக்கும் துணிச்சலுள்ள திருடர்களுமிருக்கின்றனர். ரயில் வண்டியில் பிரயாணம் செய்யும் ரயில்வே போலீஸ்காரர்கள் இத்தகைய குற்றங்களைக் கவனித்து வருகிறார்கள். அவர்கள் ஒவ்வொரு ரயில்பெட்டியையும் நெருங்கி அதற்குள் எட்டிப் பார்ப்பது வழக்கம். ரயில்வே போலீஸ் கான்ஸ்டபிளுக்கு எந்தப் பிரயாணியையும் நிறுத்தி, அவரைப் பற்றி விசாரிக்க அதிகாரம் உண்டு.

"சென்டிரல், எழும்பூர் ரயில்வே ஸ்டேஷன்களில் ரயில் வண்டிகள் பிளாட்பாரத்துக்குக் கொண்டு வரப்படுவதற்கு முன்னாலேயே ஆட்கள், மூன்றாவது வகுப்பு மேல் ஆசனங்களில் படுத்துக் கொண்டு விடுகிறார்கள். பிறகு அந்த இடத்தைப் பிரயாணிகளுக்கு விற்கிறார்கள். ரயில்வே போலீஸ்காரர்கள் இருக்கும்போது அப்படி நடப்பது எவ்வாறு சாத்தியமாகிறது?" என்று ஸ்ரீ ஹோம்ஸைக் கேட்டேன்.

"அந்த வாண்டுப் பயல்களைப் பிடித்துக் கொண்டு போய் மாஜிஸ்டிரேட் முன்னால் நிறுத்தினால் என்ன ஆகிறது? அழுத கண்ணும் சிந்திய மூக்குமாய் உள்ள சிறுவனைப் பார்த்து மாஜிஸ்டிரேட் மனம் இளகிவிடுகிறது. ஆளுக்கு இரண்டு அடி வைக்க மட்டும் எங்களுக்கு அதிகாரம் இருந்தால் அவர்கள் வாலாட்டவே மாட்டார்கள். தங்களைப் பிடிக்கப் போலீஸ் படை திரள்கிறது என்ற செய்தியை எப்படியோ கேட்டறிந்து கணப்பொழுதில் மாயமாய் மறைந்து விடுவதிலும் அவர்கள் சமர்த்தர்கள்தான்!"

வீடுகளில் நடக்கும் திருட்டைக் கண்டுபிடிப்பதை விட ரயிலில் நடக்கும் திருட்டைக் கண்டுபிடிப்பது மிகவும் கடினம். வீட்டில் திருட்டுப் போனால் திருடன் சுற்று வட்டாரத்தில் அந்த ஊருக்குள்தான் அநேகமாக இருப்பான். ஆகவே போலீஸார் அவனைத் தேட வேண்டிய இடத்தின் விஸ்தீரணம் குறைவு. ஆனால் சென்னையில் ரயிலில் ஏறிப் படுக்கப் போனவர் காலையில் எழுந்து பெட்டியைக் காணோமென்று ரயில்வே போலீஸாரிடம் ரிப்போர்ட் செய்தால் திருடன் ரயிலை விட்டு எங்கு இறங்கினான் என்று யாருக்குத் தெரியும்? திருடனைப் பிடிக்கப் பல நூறு மைல்கள் தூரத்துக்கு அல்லவா வலை விரிக்க வேண்டும்? ரயில்வே போலீஸாரின் அலுவல்கள் எவ்வளவு சிரமமானவை!

பொதுமக்கள் பலருக்கு இன்னும் தெரிய வந்திராத ஒரு ரயில்வே போலீஸ் இலாகா இருக்கிறது. ஆனால் இதற்கும் போலீஸுக்கும் சம்பந்தமில்லை. 'போலீஸ்' என்ற பெயரையும் இது விஷயத்தில் உபயோகிப்பதில்லை. 'ரயில்வே பாதுகாப்புப் படை' என்று இதற்குப் பெயர்.

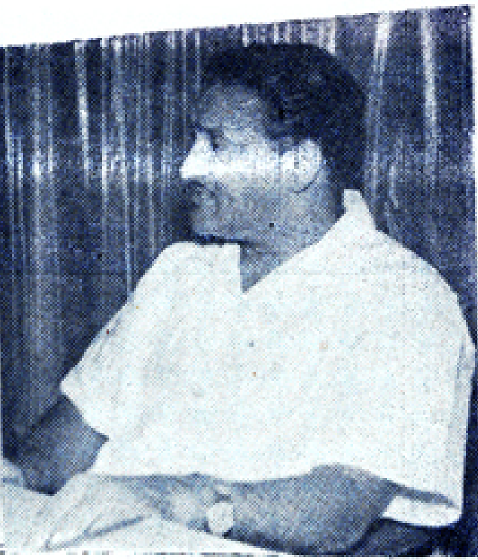
இந்த இலாகா ஏற்பட்டுப் பத்து வருஷங்கள்தானாகின்றன. ரயில்வே போலீஸ் ரயிலில் பிரயாணம் செய்யும் மக்களையும் அவர்களின் உடைமைகளையும் பாதுகாக்கின்றன என்றால் ரயில்வே பாதுகாப்புப் படை ரயில் தண்டவாளம் உட்பட, ரயிலுக்குச் சொந்தமான சாமான்கள், ரயில் இலாகாவிடம் பொதுமக்கள் ஒப்படைத்திருக்கும் சாமான்கள் முக்கியமாகக் குட்ஸ் வண்டிகளில் செல்லும் பொருள்கள் எல்லாவற்றையும் பாதுகாக்கிறது.

அதன் பிரதம அதிகாரியும் மற்ற முக்கியமான பெரிய அதிகாரிகளும், பக்கா போலீஸ் உத்தியோகஸ்தர்கள். போலீஸ் இலாகாவினால் ரயில்வே நிர்வாகத்துக்குக் கடன் கொடுக்கப்பட்டவர்கள்.

பிரதம பாதுகாப்பு அதிகாரி ஒரு டிப்டி இன்ஸ்பெக்டர் ஜெனரலின் அந்தஸ்துள்ளவர். அவருக்கு உதவியாகப் பாதுகாப்பு



குற்ற பரம்பரையின் வரிசையைக் கட்டுரை ஆசிரியர் பார்வையிடுகிறார்.



பாதுகாப்பு அதிகாரி ஸ்ரீ நாராயணன்

அதிகாரிகள் இரண்டு பேர்கள் சென்னையில் ஒருவரும், விஜயவாடாவில் ஒருவரும் இருக்கின்றனர். சென்னையில் இதன் காரியாலயம் கடற்கரை ரயில்வே ஸ்டேஷனிலேயே இருக்கிறது. ஸ்ரீ எம். ஜெய்சிங் பிரதம பாதுகாப்பு அதிகாரி. ஸ்ரீ நாராயணன் உதவிப் பாதுகாப்பு அதிகாரி. இவர்களுக்கு உதவியாக இன்ஸ்பெக்டர்களும், ஸப் - இன்ஸ்பெக்டர்களும் இருக்கிறார்கள்.

இந்த இலாகாவில் வேலை செய்யும் போலீஸ்காரர்களைக் கான்ஸ்டபிள்கள் என்று சொல்வதில்லை. நாடக மேடையில் ஒன்றில் தான் கடவுளை 'ரக்ஷகன்', 'அநாதை ரக்ஷகன்' என்று சொல்லி வருகிறார்கள். இப்போது இந்த ரயில்வே பாதுகாப்புப் படை போலீஸ்காரர்களையும் 'ரக்ஷகன்' என்கிறார்கள். தண்டவாளங்களில் தன்னந் தனியாக அநாதையாக நின்றுகொண்டிருக்கும் சாமான் 'வாகன்'களை ரட்சிப்பதற்காக நியமிக்கப்பட்டவர்களாதலால் அந்தப் பெயர் மிகப் பொருத்தமாகவே இவர்களுக்கு அமைந்திருக்கிறது.

இவர்கள் செய்யும் வேலையை எடுத்துக் காட்டும் இரு உண்மைச் சம்பவங்களைத் தருகிறேன்:

4–5–64ந் தேதியன்று இரவு 12–45 மணிக்கு ஒரு சாமான் வண்டி, வண்ணாரப் பேட்டையில் வெளிக் கைகாட்டி மரத்தின் பக்கம் நின்று கொண்டிருந்தது. அப்போது ஜிப்ஸன், பிரெடரிக், தர்மாங்கதன், அர்ஜுனன் என்ற நால்வர் ஒரு பெட்டியிலிருந்து அரை டன் இரும்புச் சட்டங்களை வெளியே எடுத்தனர். பாதுகாப்புப் படை ரக்ஷகர்கள் ஓடிச் சென்று அவர்களைப் பிடித்துக்கொண்டு விட்டார்கள்.

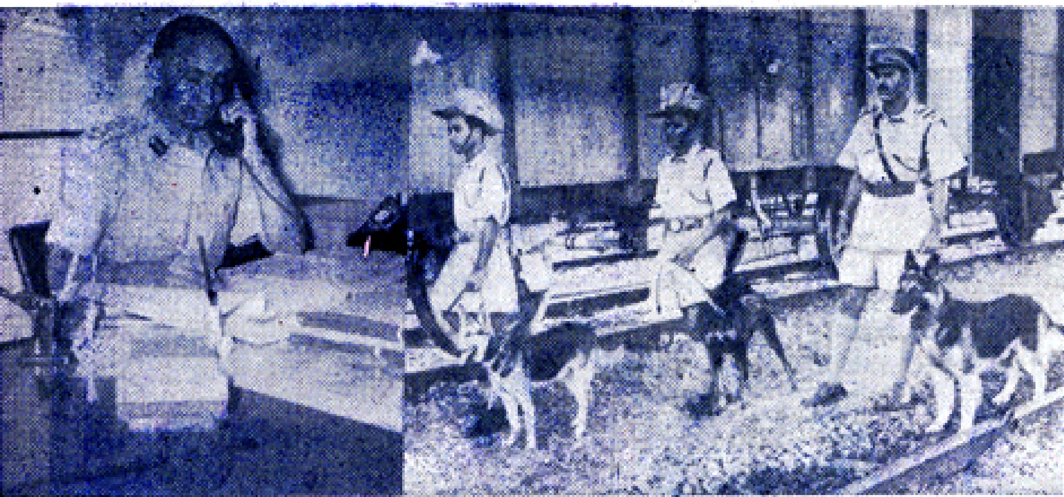
6–5–64ந் தேதி இரவு ஒரு சாமான் வண்டி கடம்பத்தூரில் நின்றது. அது அரக்கோணத்துக்கு வந்தபோது வாகன் மீது போடப்பட்டிருந்த முத்திரை உடைக்கப்பட்டிருப்பது தெரியவந்தது. வாகனைச் சோதித்துப் பார்த்ததில் மூன்று துவரம் பருப்பு மூட்டைகள் குறைந்திருந்தன.

இதுபோன்ற எத்தனையோ திருட்டுக்கள். சாமான் ஏற்றியுள்ள வண்டிகள், கைகாட்டி இறங்குவதற்காகக் காத்துக் கொண்டிருக்கும் போதும், அவை சாமான்கள் இறக்குப்படுவதற்காக ஸ்டேஷன்களில் ஒதுக்குப்புறமாக நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருக்கும்போதும் இந்தத் திருட்டுக்கள் சாதாரணமாக நடைபெறுகின்றன. ஏன், ஸ்டேஷனில் உள்ள பார்சல் அறையையே திறந்து திருடி விடுகிறார்கள்.

முக்கியமான ஸ்டேஷன்களிலெல்லாம் ரக்ஷகர்கள் குட்ஸ் வண்டித் தொடரின் ஒவ்வொரு பெட்டிக் கதவிலும் உள்ள ஸீலை, அது உடையாதிருக்கிறதா என்று ஆராய்ந்து பார்த்து டைரியில் குறித்துக்கொள்வார்கள். சென்னைக்கு வந்து சேர்ந்த ஒரு ரயில்பெட்டியில் இருக்க வேண்டிய சில சாமான்களைக் காணுமென்றால் ரக்ஷகர்களின் குறிப்புக்கள் ஆராயப்படும். அந்த ரயில் பெட்டி விழுப்புரத்திலிருந்தபோது ஸீல் சரியாக இருந்தது, செங்கல்பட்டுக்கு வரும்போது ஸீல் உடைந்திருந்தது என்றால், ரயில் விழுப்புரத்திலிருந்து செங்கல்பட்டுக்கு வருமுன் திருட்டு இடையில் நடந்திருக்கிறது என்பதைப் புரிந்துகொண்டு குற்றவாளியைக் குறிப்பிட்ட அந்தப் பகுதியில் தேடுவார்கள்.

குற்றவாளிகளைக் கண்டுபிடிப்பது ஒருபுறமிருக்க, ரயில் நிர்வாகத்துக்கு அதிக நஷ்டம் ஏற்படாமல் பார்த்துக் கொள்வதற்குத் தான் இந்தப் படையின் முயற்சிகள் அதிகம் உதவுகின்றன.

ரயிலில் ஏற்றப்படும் சாமான்கள் காணுமற் போய்விட்டால் அல்லது போய்ச் சேருமிடத்தில் குறைவுபட்டிருந்தால் அதற்காக ஆகும் நஷ்டஈட்டுத் தொகையை ரயில்வே நிர்



பிரதம பாதுகாப்பு அதிகாரி ஸ்ரீ ஜெய்சிங்.

குட்ஸ் சாமான்களைக் கண்காணிக்க நாய்களுடன் பாதுகாப்புப் படை செல்கிறது.

வாகம் சம்பந்தப்பட்டவர்களுக்குக் கொடுக்கச் சட்டப்படி கடமைப்பட்டிருக்கிறது.

வண்டிப் போக்குவரத்தின்போது திருட்டுப் போவது ஒருபுறமிருக்க, சில வியாபாரிகளே தில்லுமுல்லு செய்கின்றனர். சென்ற வாரம் ஒரு வியாபாரி சுமார் ஐந்து லட்சம் ரூபாய் பெறுமான தேங்காய் எண்ணெய் அனுப்பியதாகக் கூறி டின்களை வாகன்களில் ஏற்றினர். குறிப்பிட்ட ஸ்டேஷனை அடைந்த பிறகு அவற்றைத் திறந்து பார்த்தபோது பலவற்றில் சுத்தமான தண்ணீர் இருந்தது. வாகனின் முத்திரைகள் சரியாயில்லை. வழியில் திருட்டுப் போயிருக்க வேண்டுமென்றும் அதனால் ரயில்வே நிர்வாகம்தான் ஜவாப்தாரி என்றும் வியாபாரி சொன்னர். அதைப் பற்றி ரயில்வே பாதுகாப்புப் படை விசாரணை செய்து பார்த்து, வியாபாரியே அப்படித் தண்ணீர் நிரப்பிய டின்களை அனுப்பி விட்டுத் திருட்டு என்று ஏமாற்ற வண்டிக் கதவில் இருந்த ஸீலில் விஷமம் செய்திருக்கிறார் என்று கண்டுபிடித்தது.

நமக்குச் சுதந்திரம் வந்த பின்னர் நம்முடைய பெருமக்கள் சிலர் ரயில் நம்முடையது என்று உணர்ந்து வண்டிகளில் உள்ள பல்புகள், விசிறிகள் முதலியவற்றைப் பாத்தியதையோடு எடுத்துக் கொண்டு போய்விடுகிறார்கள் அல்லவா? அந்தத் திருட்டுக்களையும் ரட்சகப் படை கண்டுபிடிக்கிறது. ரயில்வேக்குச் சொந்தமான ஒரு துரும்புகூடப் பிறர் எடுத்துக் கொள்ளாமல் பார்த்துக் கொள்கிறார்கள்; மூட்டைப்பூச்சிகளைத் தவிர.

சென்னையில் உள்ள ரயில்வே பாதுகாப்புப் படைக் காரியாலயத்தைப் பற்றிய ஒரு விஷயம் எனக்கு மிகவும் பிடித்திருக்கிறது. சிப்பந்திகள் ஒருவரைப் பற்றி ஒருவர் "மொட்டை" மனு எழுதிப் போட்டால் அதைச் சேர்த்து வைத்திருப்பார்களாம். பிறகு மாதத்தில் ஒரு நாள் அணிவகுப்பு நடக்குமாம். அன்று சிப்பந்திகளுள் மிகக் குறைந்த வயது உள்ளவர் அதைப் பிடித்துக் கொள்ள அதிக ஸர்வீஸ் ஆனவர் ஒரு நெருப்புக் குச்சியைக் கிழித்து அதைப் பற்ற வைப்பாராம். அப்பொழுது "அநாமதேயக் கடிதங்கள் எலாவற்றுக்கும் 'இந்தக் கதிதான்" என்று மேலதிகாரி எச்சரிப்பார்!

திருட்டுக் குற்றம் புரிபவர்கள் ஒவ்வொருவருக்கும் ஒரு தனிப் பாணி உண்டு. சாதாரணமாக இந்தப் பாணியைத் திருடர்கள் மாற்றிக் கொள்வதே யில்லை. இந்தக் காரியாலயத்தில் ரயில் குற்றவாளிகளை அகர வரிசைப்படுத்தி அவர்களின் புகைப்படங்கள் உட்பட அவர்களைப் பற்றிய எல்லா விவரங்களையும் சேர்த்து வைத்திருக்கிறார்கள். ஒரு விநாடிப் போதில் எந்த ஒரு குற்றவாளியைப் பற்றி வேண்டுமானாலும் ஆதியோடந்தமாகச் சகலத்தையும் அறிந்து கொள்ளலாம்.

ஸ்ரீ நாராயணன் ஒவ்வொரு விஷயத்தைப் பற்றிக் கூறும்போதும் புள்ளி விவரங்களைக் காண்பித்தார். தம் அறையிலும் மற்றும் பல இடங்களிலும் பலகையில் எழுதப்பட்டிருந்த புள்ளி விவரங்களைக் காண்பித்து வந்தார்.

மொத்தத்தில் இந்த இலாகா ஏற்பட்ட பிறகு குற்றங்கள் குறைந்து வருகின்றன என்பதை அவை நிரூபித்தன. ஆனல் அவை கூருத ஒன்றை ஸ்ரீ நாராயணன் சொல்லித் தெரிந்து கொண்டேன். ரயில்வே பாதுகாப்புப் படையின் தலைவர்களாக ஸ்ரீ ஆர். எம். மகாதேவன், ஸ்ரீ பார்த்தசாரதி ஐயங்கார் ஆகியோர் பணியாற்றிய காலத்தில் தான் மளமளவென்று ரயில்வே குற்றங்கள் குறைந்து வந்தனவென்றும், அதனல் இன்று அவை மீண்டும் அதிகரிக்காமலும் மேலும் குறைகிற மாதிரியும் பார்த்துக் கொள்ளும் தங்கள் பொறுப்பு எளிதாகி யிருக்கிறதென்றும் தெரியப்படுத்தினர்.

கூவும் ரயிலில் போகும் தபால்!

மேரு

"அடேடே! முத்து சாமியா? நீ எப்போது வந்தாய்?"

"நேற்று டி—நைனில் வந்தேன். (டி - 9) நாளைக்கு மறுநாள் டி—டூவிலே (டி-2) திரும்புவேன்."

"போகிறபோது சொல்லிவிட்டுப் போ! திருச்சிராப்பள்ளியிலிருக்கிற என் தம்பிக்குச் சில சமாசாரங்கள் சொல்லிவிடணும்."

மேற்கண்ட சம்பாஷணைப் பகுதிகளை மாத்திரம் முன் பின் தொடர்பு இல்லாமல் கேட்பவர்களுக்கு டி—நைன், டி—டூ என்பவை காரவில், வைக்கவுண்டு, டகோட்டா போன்ற விமான ரகங்களில் ஒன்றோ என்று நினைக்கத் தோன்றும். அஞ்சல் அலுவல் சம்பந்தப்பட்டவர்களுக்கு இந்த வார்த்தைகள் சகஜமானவை. மதுரைக்கும் சென்னை எழும்பூருக்கும் இடையே திருவனந்தபுரம் எக்ஸ்பிரஸ் ரயிலில் பிரயாணம் செய்துகொண்டே தபால்களைப் பிரித்து ஆங்காங்கே விநியோகிக்கும் குழுவுக்குப் பெயர்தான் டி—நைன். இதே போலத் திருச்சிராப்பள்ளிக்கும் சென்னை எழும்பூருக்கும் இடையே இந்தோ சிலோன் போட்மெயிலில் அஞ்சல் பிரிக்கும் குழுவுக்குப் பெயர் டி—டூ. தென் மாவட்டங்களின் ரயில் அஞ்சல் நிர்வாகம் திருச்சிராப்பள்ளியைத் தலைமை இடமாகக் கொண்டிருப்பதால் டி என்னும் முன் எழுத்து. பல பிரிவுகளில் வேலை செய்யும் குழுக்களைக் குறிப்பது பின் நம்பர். சென்னையைத் தலைமை இடமாகக் கொண்டிருக்கும் ரயில் அஞ்சல் பிரிவுக் குழுக்களுக்கு முன் எழுத்து எம். எம் — 8 குழு சென்னைக்கும் மேட்டுப்பாளையத்துக்கும் இடையே நீலகிரி எக்ஸ்பிரஸில் பணி புரிகிறது.

இப்போது புரிகிறதா முத்துசாமி என்று சம்பாஷணையில் அடிபட்ட நபர் ரயில் அஞ்சல் மேற்பார்வையாளராக இருக்கலாம் என்பது? மேற்பார்வையாளராக இல்லாமல் ஊழியராக இருந்தால் எந்தக் குழுவில் வந்தாரோ அந்தக் குழுவில்தானே திரும்பியாக வேண்டும்?

சென்னை நகரில் தினசரி பல தபால் நிலையங்களிலும் பெட்டிகளிலும் லட்சக்கணக்கான கடிதங்கள் சேர்க்கப்படுகின்றன. ஆயிரக் கணக்கான தபால்களும் பதிவு அஞ்சல்களும் ஏற்றுக் கொள்ளப்படுகின்றன. மணியார்டர்கள் எத்தனையோ. அத்தனையும் அன்று மாலைக்குள் பல திசைகளுக்கும் அனுப்பப்பட்டாக வேண்டாமா? விமான சர்வீஸ் மூலம் போக வேண்டிய தபால்களை நேராக மீனம்பாக்க விமான தளத் தபால் பிரிவு அலுவலகத்துக்கு அனுப்பி விடுகிறார்கள். அது இருபத்தி நான்கு மணி நேரமும் இயங்கும் அலுவலகம்.

ரயிலில் நாலா பக்கங்களிலும் உள்ள இடங்களுக்குப் போக வேண்டிய தபால்களையும் உள்ளூரில் பல பாகங்களுக்கும் போக வேண்டியவற்றையும் மாலை ஐந்து மணிக்கு மேல் தனித்தனியாகப் பிரத்தியேக சாக்குப் பைகளில் கட்டிச் சென்னை சென்டிரல் ஸ்டேஷனுக்கு அருகில் உள்ள பிரதான அஞ்சல் பிரிவு காரியாலயத்துக்கு நகரிலுள்ள அத்தனை தபாலாபீஸ்களும் அனுப்பிவைத்து விட்டுக் கதவை மூடுகின்றன. அப்போது தான் விழி பிதுங்கும் வேலை அஞ்சல் பிரிவு காரியாலயத்தில் ஆரம்பமாகிறது.

அந்த நேரத்தில்தான் அங்கு போய்ச் சேர்ந்தோம். கல்யாணம் பட்ட பாடு. மதிப்புக்குரிய உறவினர்களை வரவேற்பது போல் பல சிவப்பு மெயில் மோட்டார் வான்கள் கொண்டு வரும் தபால் பைகளை வாங்கி உடனுக்குடன் நாட்டின் பல பாகங்களுக்குச் செல்ல வேண்டிய அப் பைகளைப் பகுதிவாரியாகப் பிரித்து அனுப்புகிறார்கள். அதோ திருப்பரங்குன்றம் போல நிற்கிறதே! அந்தப் பைகளெல்லாம் பெங்களூர் மெயிலில் போக வேண்டியவை. அதற்குப் பின்னால் திருக்கழுகுன்றம் மலை போல் நிற்கிறதே! அந்தப் பைகளின் குவியல் பம்பாய் மெயிலில் பிரயாணம் செய்ய வேண்டியவை. இப்படிப் பிரித்தது போக இந்த அலுவலகத்தில் ஊர்வாரியாகப் பிரிக்க வேண்டிய கடிதங்கள் கொண்டவைகள், மீண்டும் பல வேறு ரயில் அஞ்சல் குழுக்களுக்கு வேலை கொடுக்க வேண்டிய கடிதங்களடங்கிய பைகள் ஆகியவற்றை ஒரு சிறு லிப்டு மூலம் மேல் தளத்திலுள்ள ஹாலுக்கு அனுப்புகிறார்கள். அங்கு அஞ்சல் பிரிக்கும் ஊழியர்கள் விருந்து சாப்பிடக் காத்திருப்பது போல் நிற்கிறபடியால் பைகளைத் திறந்து பிரிக்கும் வேலை மளமளவென்று ஆரம்பமாகி விடுகிறது.

அந்த லிப்டு சற்று புராதன கால லிப்டாகையால் அதை நம்பிப் பார்சல்களை மேலே அனுப்புவதில்லை. பார்சல்களைப் பிரிக்கக் கீழேயே இடம் இருக்கிறது. நாங்கள் அங்கு போயிருந்த தினத்தில் இந்தப் பார்சல் பிரிவு கையாண்ட சாதாரண பார்சல்கள் 2725. இன்ஷியூர்ட் பார்சல்கள் 447 என்றால், வேலையின் அளவை ஓரளவு ஊகித்துக் கொள்ளலாமல்லவா ?

மேல் தளத்தில் அசுர வேகத்தில் தபால் பிரிப்பை முடித்துப் பல திசைகளுக்கும் போகும் ரயில்களுக்குப் பையைக் கட்டுகிறார்கள். சாவகாசமாக அவைகளைக் கீழே படி வழியாகக் கொண்டு வர முடியாதே! பள்ளிக்கூடங்களில் சறுக்கு மரங்களை விளையாடுவதற்காக நிர்மாணித்திருப்பது போல் மேலிருந்து கட்டிய பைகளைக் கீழே தள்ளிவிட ஒரு சாய்வான பலகையைப் பொருத்தி

யிருக்கிறார்கள். கட்டப்பட்ட பைகள் மேலேயிருந்து மடமடவென்று கீழே வருகின்றன. தயாராய்க் கீழே நிற்கும் மஸ்தூர்கள் அவைகளின் தலைச் சீட்டைப் பார்த்து வெவ்வேறு பைக் குவியலில் சேர்க்கிறார்கள்.

மேலிருந்து கீழே பைகள் ஓடி வரும் இந்த ஏற்பாட்டுக்கு 'சூட்' என்று பெயர். பாரசூட் மூலம் ஆகாய விமானத்திலிருந்து கீழே குதிக்கலாம். இந்த 'சூட்' மூலம் பாரமான தபால் பைகள் கீழே குதி போட்டுக் கொண்டு ஓடுகின்றன. மேலிருந்து கீழே இந்தப் பைகள் போகும் வழியைப் பார்க்கும் போது, ஜோக் நீர்வீழ்ச்சியில் கீழேயுள்ள மின்சார நிலையத்துக்குப் போகும் டிராலிப் பாதை நினைவுக்கு வருகிறது! நல்ல வேளை! இப்போதெல்லாம் பைகளைக் கீழே தள்ளாத நேரத்தில் அதன் குறுக்கே ஒரு கம்பியைக் கட்டி வைத்திருக்கிறார்கள். முன்பு ஒரு சமயம் மேல் தளத்துக்குப் புதிதாக வந்த நபர் ஒருவர் இந்தப் பைகளின் சறுக்குப் பாதையை அடுத்த அறைக்குப் போகும் வாயில் என்று நினைத்து வலது காலைத் தூக்கி வைத்து விட்டார். இமை கொட்டும் நேரம் அதிகமாயிருந்தால்கூட அவர் தலைகுப்புறக் கீழே போய்ச் சேர்ந்திருப்பார். அவர் அதிருஷ்டம் பின்னாலிருந்த சிப்பந்தி ஒருவர் குபீரென்று பாய்ந்து அவருடைய மற்றொரு கையைப் பிடித்துப் பின்னுக்கு இழுத்து அவரை முன்னேறவிடாத பாவத்தைக் கட்டிக் கொண்டார். அந்த மனிதருடைய உயிரும் அவர் உடலுடன் ஒட்டிக்கொண்டன. அந்தச் சூட் வாயிலுக்கு மேல் தளத்தில் ஒரு சிறு கம்பிக் கதவை போட்டு விட்டால் நன்றாக இராதோ ?

கீழே குவிந்து கிடக்கும் பைகள், வெவ்வேறு மோட்டார் 'வான்'களில் எழும்பூர், சென்ட்ரல் பிளாட்பாரங்களை நோக்கிச் செல்லுகின்றன. நாமும் அவைகள் பின்னால் சென்டிரல் ஸ்டேஷன் சென்று பார்க்கலாம்.

அதோ! சிவப்பு வர்ணம் பூசப்பட்ட தபால் வண்டியில் ஸார்ட்டர்கள் தயாராக வந்து விட்டார்கள். பைகளும் உள்ளே ஏற்றப்படுகின்றன. ஸார்ட்டர்கள் தயார் என்றால் மற்றக் காரியாலயங்களில் நடப்பது போல் கோட் சூட் அணிந்து நாற்காலியில் அமர்ந்து சாவகாசமாகச் செய்யும் வேலையில்லையே! ஓடும் ரயிலில் ரயில் வேகத்துக்குப் போட்டி போட்டுக் கொண்டு நேரடிப் பைகள் இல்லாத இடைவெளி ஊர்களுக்கெல்லாம் தபால்களைப் பிரிக்க வேண்டாமா ! வண்டியில் ஏறியபின் சட்டைகளையெல்லாம் கழற்றி விட்டுப் பனியனுடன் வேலை செய்வதுதான் அவர்களுக்குச் சுலபம். சட்டையை மாட்டிக் கொண்டால் வேலை முடிந்தது என்று பொருள்.

'தண்ணீர் தண்ணீர், எங்கும் தண்ணீர். ஆனால் குடிக்க ஒரு வாய் நல்ல தண்ணீர் இல்லை' என்று ஒரு கவிஞன் பாடினான். பைகள், பைகள், எங்கும் பைகள்! ஆனால் விரித்துப் படுக்க ஒரு பை கிடையாது !..... ஆம் ! இரவு முழுவதும் அவர்கள் கண்கொட்டாமல் வேலை செய்தாக வேண்டும். மறு நாள் பிற்பகலில்தான் அவர்கள் கண் அயர முடியும்! நல்ல வேளை! மறு நாள் இரவு அவர்களுக்கு ஓய்வு.

'தபால்கள் போகும் பைகளில் நீண்ட நாட்களாகவும் அன்றாடமும் சேரும் தூசி அந்த ஊழியர்களுடைய ஆப்த நண்பர்களாகி விடுகிறது என்றார் ஓர் ஊழியர். சணல் தபால் பைகளை அவ்வப்போது மேலை நாடுகளில் சலவை செய்வதுபோல் சுத்தப்படுத்தலாமே. உத்தியோகத்திலிருந்து ஓய்வெடுத்துக் கொண்ட பிறகுகூட இந்தத் தூசிகள் இருமலாகக் கூடவே தங்கி விடுகின்றன.

மின்சார விசிறிகளைப் போட்டால் பிரிக்கப்பட வேண்டிய கடிதங்கள் பறக்கும். அதற்காக அவர்கள் முக்கால்வாசி நேரம் புழுக்கத்துடன்தான் போராட வேண்டியிருக்கிறது. நீண்ட தூர அஞ்சல் ரயில் பெட்டிகளையாவது ஏர்கண்டிஷன் செய்து பார்க்கக் கூடாதோ ! அந்த வசதி வேலைத் திறமையை அதிகப்படுத்தாமலா போய் விடும்?

சாதாரணத் தபால்கள் பிரிக்கும் சிறிய புறாக் கூண்டு, பாக்கெட்டுகள், பேப்பர்கள் பிரிக்கும் பெரிய புறாக் கூண்டு, பதிவுத் தபால்களைப் பிரிக்கத் தனி அறை என்றெல்லாம்



வண்டிக்குள்ளே இருக்கின்றனர். இரவு முழுதும் இடை வழியில் நிற்கும் பிரதான ஸ்டேஷன்களில், வரும் பைகளைச் சரி பார்த்து வாங்கி, கொடுக்க வேண்டிய பைகளைக் கொடுத்துப் பொறுப்புடன் பணி செய்தாக வேண்டும். உள்ளே வந்த பைகளிலிருந்த மதிப்புள்ள இன்ஷ்யூர் தபால்களும் வெளியே போகும் பைகளில் சேர்க்கப்பட்ட இன்ஷ்யூர் தபால்களும் கணக்கில் சரியானால்தான் அவர்கள் வண்டியை விட்டு இறங்க முடியும். தவறுதலாக ஒன்று எந்தப் பையிலாவது கூடப் போய் விட்டால் தந்திகள் பறக்கும். சில சந்தர்ப்பங்களில் அவர்கள் இந்தத் தந்திக்கான பணத்தையும் தப்பிதத்துக்காக அபராதமாகக் கொடுக்க வேண்டி நேரிடும்.

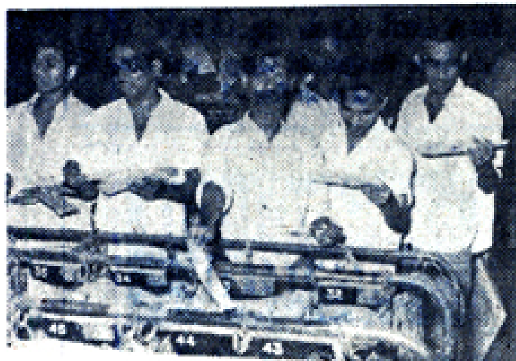
வெளியூர்களில் இரவுகளைக் கழிக்க நேரிடும் இவர்களுக்குத் தபால் இலாக்கா தங்குமிடங்களுக்கு ஏற்பாடு செய்து கொடுத்திருக்கிறது.

பல பாஷைகளில் பல ரகக் கையெழுத்துக்களுடன் வரும் பல்லாயிரக்கணக்கான கடிதங்களை யந்திர வேகத்தில் பிரிக்கும்போது கையெழுத்து வினோதத்தின் காரணமாக ஒன்றிரண்டு கடிதங்கள் தவறான அறையில் விழுந்து தாமதத்துக்குள்ளாகலாம். திருப்பூர் என்ற பெயரைக் கொஞ்சம் சேர்ந்து எழுதியிருந்தால் அது திருச்சூருக்குப் போவதில் ஆச்சரியமில்லை. டும்கூருக்கே கூடப் போகும் ஆங்கில எழுத்தாக இருந்தால்.

“பொதுமக்களுக்குத் தாமதத்தைக் குறிப்பிட்டுப் புகார் பண்ண எத்தனை உரிமை இருக்கிறதோ, அந்த அளவுக்கு விலாசங்களைத் தெளிவாக எழுத வேண்டிய கடமையும் அவர்களுக்கு உண்டு. விலாசத்தை யெல்லாம் எழுதி விட்டுக் கடைசியில் போய்ச் சேர வேண்டிய ஊரின் பெயரைக் கொட்டை எழுத்தில் தெளிவாக எழுதினார்களானால், அவைகளைப் பிரிப்பது எங்களுக்குச் சுலபம். கடிதம் போய்ச் சேருவதிலும் கால தாமதம் ஏற்படாது. ‘புளியந்தோப்புக்கு மேற்கே கம்மாபட்டி வேலுச்சாமி மகன் கண்ணப்பனுடைய கையில் ஆத்தூர் சரகம் கொடுப்பது’ என்று விலாசம் எழுதும் பழக்கம் குறைந்திருக்கிறது என்று சொன்னாலுங்கூட, ஜில்லாவையும் தாலுக்கா பெயரையும் கட்டெறும்பாக எழுதிவிட்டுப் போய்ச் சேர வேண்டிய தபால் நிலையத்தின் பெயரைக் கண்ணுக்குத் தெரியாத சிற்றெறும்பாக எழுதுபவர்கள் இன்னும் நிறைய இருக்கிறார்களே!” என்று ரயிலில் பிரயாணம் செய்யும் ஓர் அஞ்சல் பிரிப்பவர் தங்களுக்குள்ள பெரிய சிரமத்தைக் குறிப்பிட்டார்.

கடகட குடுகுடு ரயில் ஓட்டத்துடன் போட்டி போட்டுக் கொண்டு மடமடவென்று கடிதங்களைப் பிரித்துக் கட்டி இரவு பகல் வித்தியாசமில்லாமல் சேவை செய்யும் இந்த ரயில் அஞ்சல் ஊழியர்கள் சமூக சேவைக்கான சிறந்த பிரதிநிதிகள் அல்லவா ?







உலகம் வியக்கிறது!



அரும்பு மீசையும் அகன்ற கண்களும் எடுப்பான தோற்றமும் காமிராவுக்கு ஏற்ற முகவெட்டும் கொண்டுள்ள இவர் திரைப்பட நட்சத்திரமல்ல; ஒரு விஞ்ஞானி! சூரி டிரான்ஸ்மிஷனைக் கண்டுபிடித்ததன் மூலம் தமக்கும் தமது தாயகமான பாரத நாட்டுக்கும் உலக அரங்கிலே பெரும் புகழும் கிடைக்கச் செய்தவர்.

இன்றைக்கு முப்பத்தாறு வயது நிரம்பிய மெகானிகல் இன்ஜினியர் திரு சூரி இந்திய ரயில்வேயின் ஜமால்பூர் தொழிற்சாலையில் வேலை பயில வந்த ஓர் 'அப்ரெண்டிஸ்'ஸாகத்தான் சேர்ந்தார். ஆனால் அவர் சூரி டிரான்ஸ்மிஷனைப் பின்னால் கண்டுபிடிக்க விருக்கும் மேதையாயிற்றே! அப்படிப்பட்டவர் எத்தனை நாளைக்கு அப்ரெண்டிஸாகவே இருந்திருக்க முடியும்? வெகு சீக்கிரத்தில் சூரி உற்பத்தி இன்ஜினியராகப் பதவி ஏற்றதுடன் 1954ல் லண்டனுக்குக் காரியாலய அலுவலாகச் சென்றார். 1957 வரை இவரது அலுவல்கள் இவரை ஐரோப்பிய நாடுகள் பலவற்றுக்கும் இழுத்துச் சென்றன.

சுமார் இரண்டு வருஷங்கள் வரை இவர் தமது ஓய்வு நேரங்களில் தனிமையில் செய்து வந்த ஆராய்ச்சிகளின் விளைவாக உருவானதுதான் உலகம் போற்றும் சூரி டிரான்ஸ்மிஷன். 1956ல் லண்டனில் தமது கண்டுபிடிப்பைப் பதிவு செய்துகொண்டார் திருசூரி.

ஒரு டீஸல் ரயிலை மூன்று பகுதிகளாகப் பிரிக்கலாம். ஒன்று, பிரயாணிகள் ஏறிச் செல்லும் வாகனம்; இரண்டு, அதனை இழுத்துப் போகும் எஞ்சின்; மூன்று, டிரான்ஸ்மிஷன். ஒரு டீஸல் ரயிலை வாங்க ஆகும் மொத்தச் செலவில் மூன்றிலொரு பாகத்தை ஒவ்வொரு பிரிவும் விழுங்கி விடுகிறது. அதாவது இம்மூன்று பிரிவுகளும் சமமான மதிப்புடையன.

டிரான்ஸ்மிஷன் என்பதுதான் சக்கரங்கள் சுழலுவதற்கான சக்தியை எஞ்சினிலிருந்து சக்கரங்களுக்குக் கொண்டு செல்கிறது. சாதாரணமாக உலகின் பல பாகங்களிலும் இன்று உபயோகத்தில் இருந்து வரும் டிரான்ஸ்மிஷன்கள் மின்சார சக்தி அல்லது திரவ சக்தியினால் இயங்குபவை. இவ்விரண்டு இனங்களைக் காட்டிலும் சூரி டிரான்ஸ்மிஷன் மிகச் சிறந்தது என்று உலகம் முழுவதிலும் உள்ள பொறி இயல் நிபுணர்கள் ஒப்புக்கொண்டு அதனைக் கண்டுபிடித்தவரை மனமாரப் பாராட்டியிருக்கிறார்கள்.



சிறந்தது என்பதோடு சிக்கனமானது என்றும் நிரூபிக்கப்பட்டிருக்கிறது. 2000 குதிரை சக்தியுள்ள அமெரிக்க டீஸல் — எலெக்டிரிக் எஞ்சினில் சூரி டிரான்ஸ்மிஷனைப் பொருத்தினால் அந்த ஓர் இஞ்சினுக்கு மட்டும் வருஷத்தில் ரூ. 16,000 எரிபொருள் (டீஸல் ஆயில்) செலவு மிச்சமாகும்! அதோடு சூரி டிரான்ஸ்மிஷனுக்கு ஆகும் உற்பத்திச் செலவும் மற்றரக டிரான்ஸ்மிஷன்களுக்கு ஆகும் செலவைவிட மிகவும் குறைவு. சூரி டிரான்ஸ்மிஷன் இப்போது உபயோகத்தில் இருந்து வரும் டீஸல் எஞ்சின்களைவிட இன்னும் அதிகமான சக்தி கொண்ட — 4000 அல்லது 5000 குதிரைச் சக்தி கொண்ட — எஞ்சினைத் தயாரிக்க வழி வகுக்கும்.

மேற்கு ஜெர்மனியைச் சேர்ந்த மாக் (Mak) ஸ்தாபனத்தினருடன் பாரதம் செய்து கொண்ட ஒப்பந்தப்படி அந்த ஸ்தாபனத்தினர் சூரி டிரான்ஸ்மிஷனை மேலும் வளர்த்துச் சீராக்கிப் பாரத நாட்டுக்கு ஏழு சூரி டிரான்ஸ்மிஷன் கொண்ட டீஸல் எஞ்சின்களைச் செய்தளித்தார்கள். இவை சிறப்பாகச் செயலாற்றவே மேலும் பல இஞ்சின்களுக்கு ரயில்வே இலாகா ஆர்டர் கொடுத்திருக்கிறது. ஒப்பந்தப்படி உலகின் வேறு பல நாடுகளுக்கும் இத்தகைய டீஸல் எஞ்சின்களைத் தயாரித்து மாக் ஸ்தாபனத்தினர் விற்கலாம். இதிலிருந்து கிடைக்கும் 'ராயல்டி' தொகை பெருமளவுக்குப் பாரதத்துக்கு அந்நியச் செலாவணி சம்பாதித்துத் தரும்.

பாரத நாட்டுக்கும் சூரி டிரான்ஸ்மிஷன் கொண்ட டீஸல் எஞ்சின்களைத் தயாரிக்கவும் ஏற்றுமதி செய்யவும் பூரண உரிமை உண்டு.

ஆனால் இந்த உரிமையை ரயில்வே போர்டு சரிவரப் பயன்படுத்திக் கொள்ளவில்லை என்று வருந்துகிறார் திரு சூரி. ஐயாயிரம் குதிரை சக்தி கொண்ட உலகின் முதல் டீஸல் எஞ்சினைத் தயாரிப்பதில் காரணமின்றிக் காலதாமதம் ஆகிறது என்று கருதுகிறார். சித்தரஞ்சனில் தயாராகும் டீஸல் எஞ்சின்களிலும் சரி பாதிக்குத்தான் சூரி டிரான்ஸ்மிஷன் உபயோகிக்கத் திட்டமிட்டிருக்கிறார்கள்.

ரயில்வேயில் தமது உத்தியோகத்தை விட்டு விட்டுத் துர்காபூரில் உள்ள மத்திய மெகானிகல் இஞ்சினியரிங் ஆராய்ச்சி நிறுவனத்தின் டைரக்டராகப் பதவி ஏற்பதற்கு முன் தமது 'பேடண்ட்' உரிமையைத் திருப்பித் தந்து விடுமாறு ரயில்வே போர்டைக் கேட்டார் சூரி.

பேடண்ட் பதிவு செய்து கொண்டு எட்டு வருஷங்கள் ஆகிவிட்டன. இன்னும் ஆறு வருஷங்கள்தான் அந்தப் பேடண்டின் பாதுகாப்பு நமக்கு இருக்கும். அதன் பிறகு எந்நாட்டினர் வேண்டுமானாலும் தயாரிக்கத் தொடங்கலாம்; தடுக்க முடியாது. ரயில்வே போர்டார் துரிதமாகச் செயலாற்ற வேண்டும் என்று பத்மஸ்ரீ சூரி எதிர்பார்ப்பது நியாயமே யல்லவா?

மேனாட்டு ரயில்வேக்களில் பயணம் செய்த நம்மவர்கள் சொல்கிறார்கள் :

சென்றோம், பார்த்தோம், ரசித்தோம்!

இங்கிலாந்து



“புதிதாக இங்கிலாந்துக்குச் செல்பவனுக்கு அங்கு ஓடும் ரயில்கள் கட்டுப்பாட்டுக்கு அடங்காதவை என்றுதான் தோன்றும். சாதாரணமாகக் கைகாட்டி நேராக நிற்காமல் தணிந்தால்தான் நம் நாட்டில் வண்டிகள் ஓடும். கைகாட்டி மேலே தூக்கி நின்றால் ரயில்கள் நடுநடுங்கி நிற்க வேண்டாமோ? அங்கோ வேகமாகப் பாய்ந்து ஓடுகின்றன. கொஞ்சம் கூடப் பயமில்லாத ரயில்கள்” என்று நகைச்சுவையுடன் நாம் இங்கிலாந்தில் தங்கியிருந்த காலத்தில் கிடைத்த ரயில் பிரயாண அனுபவங்களை விளக்க ஆரம்பித்தார் நண்பர் சோமு. அந்த நாட்டில் கைகாட்டிகள் எல்லாமே மேலே கரம் தூக்கி, வரும் ரயில்களை ஆசீர்வதித்து வரவேற்கின்றன போலும்!



இங்கிலாந்தில் திரு. சோமு

முதல் வகுப்பு இரண்டாம் வகுப்பு என்ற இரண்டே பிரிவுகளைக் கொண்டிருந்தாலும், கட்டணத்தில்தான் சற்று வித்தியாசமே தவிர வசதிகளில் அதிக வித்தியாசம் இருப்பதாகச் சொல்வதற்கில்லை. பொதுவாக எல்லா வண்டிகளுமே 'ஏர்கண்டிஷன்' செய்யப்பட்டவை. அதாவது குளிர் மிகுந்த அந்த நாட்டில் பெட்டிகளில் உஷ்ணக் காற்றை வீசச் செய்வதுதானே அவர்களுக்கு ஏர்கண்டிஷன்!

டிக்கெட்டிலிருந்து இக்கெட்டும் புகை மணக்கும் சுருட்டு வரை எல்லாவற்றையுமே பிளாட்பாரத்திலுள்ள 'ஸ்லாட்' இயந்திரங்களிலிருந்து போதுமான சில்லறையைப் போடுவதின் மூலம் பெற்றுக் கொண்டு விடலாம். கட்டுச் சாதத்தையோ இட்டிலி தோசையையோ வழிப் பசிக்காகக் கையில் கட்டி எடுத்துக் கொண்டு போக வேண்டிய அவசியமில்லாமல் அநேகமாக எல்லா ஸ்டேஷன் பிளாட்பாரங்களிலுமே, உணவு விற்கும் யந்திரங்களை நிறுவியிருக்கிறார்கள். குழந்தை பசியால் வழியில் கதறுமே என்று அஞ்ச வேண்டாம். குறிப்பிட்ட பென்னி நாணயங்களை இயந்திரத் துவாரத்தில் போட்டால் அட்டைக் குவளையில் புத்தம் புதுப் பால் முன்னால் வந்துநிற்கும். பசிதீர்ந்த குழந்தை பாங்காய்ப் படுத்துறங்க, ரயில்களில் மற்றவர்கள் தலையில் இடிக்கா வண்ணம் உயரமாகத் தொட்டில்கள் வேறு அமைத்திருக்கிறார்கள்.

புகைப் பிரியர்களின் ஆனந்தத்துக்குப் பாதகம் விளைவிக்கும் வகையில் எதிரே அமர்ந்திருக்கும் சுருட்டு எதிரிகள் முகம் சுருக்கா வண்ணம், புகை பிடிக்கும் பெட்டி, புகை பிடிக்காத பெட்டி என்று மாறி மாறி வண்டித் தொடர்களில் அமைத்து விடுகிறபடியால் பிரயாணிகள் அவரவர்கள் தேவைக்குத் தகுந்தவாறு தங்கள் ஆசனங்களைத் தேட முடிகிறது.

தரை மட்டத்துக்கு மேலே ஓடும் ரயில்களில் கிடைக்கும் எல்லாச் சௌகரியங்களும் பூமிக்குக் கீழே ஓடும் 'டியூப்' ரயில்களிலும் கிடைக்கின்றன. தரைக்குக் கீழே ஒரு தனி உலகமே இயங்குகிறது. அந்த 'டியூப்' ரயில்களின் அகலமான இரட்டைக் கதவுகள், ஸ்டேஷன் வந்தவுடன் தானாகத் திறந்து கொள்கின்றன. வண்டி புறப்பட்டவுடன் மூடிக் கொள்கின்றன. அடுத்த ஸ்டேஷன் வந்தால்தான் திறந்து கொள்ளும். அவசரத்தில் ஏறியவர்கள் கதவுகளின் இடுக்கில் சிக்கிக் கொண்டார்கள் என்ற நிகழ்ச்சியே கிடையாது. மனித தேகங்களின் மீது அந்தக் கதவுகளின் கனமான ரப்பர் விளிம்புகள் பட்டவுடன், மின்சார ஓட்டம் நின்று கதவுகள் மரியாதையாகப் பின்வாங்கி விடுகின்றன!

எதிர்பாராத வகையில் ஏதாவது ஸ்டேஷனில் பிரயாணிகளின் எண்ணிக்கை அதிகமாகி விட்டால் உபரிப் பெட்டிகளை வண்டித் தொடரில் இணைக்க அந்த ஸ்டேஷன் மாஸ்டர்களுக்கே அதிகாரம் உண்டு.

லண்டன் நகரிலிருந்து கிளாஸ்கோ செல்லும் கிளாஸ்கோ எக்ஸ்பிரஸ் இங்கிலாந்திலேயே துரிதமாகச் செல்லும் துரித ரயில்! சுமார் நானூறு மைல்களுக்கு மேற்பட்ட தூரத்தை இடையே எந்த ஜங்ஷன்களிலும் நிற்காமல் ஒரே மூச்சாக ஓடிக் கடக்கும் வண்டி. இஞ்சினுக்குத் தேவையான தண்ணீரை ஓடும் போதே இழுத்துக் கொள்ள வசதி செய்திருக்கிறார்கள். குறிப்பிட்ட இடங்களில் தண்டவாளங்களுக்கு இடையே அகழி

மாதிரி பள்ளம் தோண்டி மைல் கணக்கில் தண்ணீரைச் சேமித்து வைத்திருக்கிறார்கள். ஓடும் இஞ்சின் கொஞ்சம்கூட வேகத்தைத் தளர்த்தாமல் யானைத் தும்பிக்கை மாதிரி ஒரு குழாயை இந்த அகழி ஆரம்பிக்கும் இடத்தில் கீழே தள்ளுகிறது. வேண்டிய நீர் சேமிக்கப்பட்டு அகழியின் எல்லை முடியும் இடத்தில் குழாய் தானாகவே உள்ளே போய் விடுகிறது!

மத்திய ஐரோப்பிய நாடுகள்



மாதர் நல இயக்கத்தில் அக்கறை காட்டுபவரும் சமூகசேவையில் ஈடுபட்டவருமான ஸ்ரீமதி விசாலாட்சி நாராயணசாமி அவர்கள் பல தடவைகள் மேலை நாடுகளுக்குப் போய் வந்தவர். பல நிகழ்ச்சிகளில் அவர் பாரதத்தின் பிரதிநிதியாக வெவ்வேறு நாடுகளுக்கு விஜயம் செய்திருக்கிறார். ஐரோப்பிய நாடுகளில் ரயில் பிரயாணம் எப்படியிருக்கும் என்ற முதல் கேள்விக்கு அவர் அளித்த ஒரே வார்த்தை பதில் 'பிரமாதம்' என்பதுதான்.

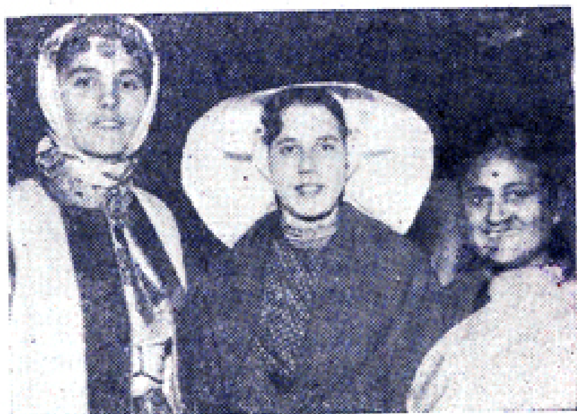
''ரயில் பெட்டிகளை எந்தச் சந்தர்ப்பத்திலும் பளபளவென்று கண்ணாடி போல் சுத்தமாக இருக்கும்படி பார்த்துக் கொள்கிறார்கள். வெளி நாட்டுப் பிரயாணிகள் என்று தெரிந்ததும் மொழிப் பிரச்னை ஓரளவு இருந்தால் கூட மிகவும் மரியாதையாகக் கவனித்து உபசரிக்கிறார்கள். 'கண்களைக் கட்டிக் காட்டில் விட்டது' போன்ற உணர்ச்சி எனக்கு என்றுமே ஏற்படவில்லை.''

இத்தாலி நாட்டிலிருந்து ஸ்விட்சர்லாந்துக்குப் போய்க்கொண்டிருக்கும்போது அவருடைய பாஸ்போர்டில் விஸாவின் கால வரை முடிந்து விட்டிருந்ததாம். ரயிலில் பரிசோதிக்க வந்த சிப்பந்தி அவருடைய பாஸ்போர்ட் அத்தாட்சிகளை வாங்கிப் பார்த்து விட்டுக் கையோடு எடுத்துக் கொண்டு போய் விட்டார். அந்தச் சிப்பந்தி பேசும் மொழியோ தெரியாது. அம்மையார் ஒரு கணம் நடுங்கிப்போனார்கள். பாஸ்போர்ட் இல்லாமல் மேற்கொண்டு ஓரிடமும் போக முடியாதே!

ஆனால் சீக்கிரமே அந்த ஆசாமி கால வரையறையை நீடிக்கும் விஸா விளக்கத்துடன் திரும்பி வந்து அங்கேயே குறிப்பிட்ட கட்டணத்தை வாங்கிக் கொண்டு ஆவன செய்து கொடுத்துவிட்டுப் போனார்.

வட துருவத்தை ஒட்டி நிற்கும் லாப்லாந்து பிரதேசத்துக்கு ஸ்ரீமதி விசாலாட்சி அவர்கள் 'ரெயின் டீர்' எக்ஸ்பிரஸில் ஹெல்ஸிங்கி நகரிலிருந்து புறப்பட்டார்கள். அந்தக் குளிர் பிரதேசங்களில் வாழும் மானின் பெயரையே ரயிலுக்கும் சூட்டியிருக்கிறார்கள்.

இவரை மிகவும் கவர்ந்த ரயில்வே நிலையம் ரோம் நகரில் உள்ளதாகும்.



ஐரோப்பாவில் ஸ்ரீமதி நாராயணசாமி

ரஷ்யா

ரஷ்யாவிலுள்ள இருப்புப் பாதைகளையெல்லாம் பூமத்திய ரேகையோடு ஒட்டினாற் போல் அமைத்துக் கொண்டு சென்றால் உலகை மூன்று முறை சுற்றி வரலாம்! ரஷ்ய ரயில்வே உலகிலேயே மிகப் பெரிது. உலக ஜனத்தொகையில் மூன்றில் இரண்டு பாகத்தைக் கணக்கிட்டால் அத்தனைபேர் வருஷா வருஷம் சோவியத் ரயில்வேக்களில் பிரயாணம் செய்கிறார்கள்! உலகில் மிக அதிகமான மின்சார இருப்புப் பாதைகளைக் கொண்டதும் ருஷ்யாதான்.

சேவா ஸ்டேஜ் நடிகரான திரு வி. கோபாலகிருஷ்ணன் மாஸ்கோ நகருக்குப் போய் வந்தவர். அவர் கூறியதாவது:

''ஆண்களும் பெண்களும் சரிநிகர் சமானமாகப் பழகுவதோ வாழ்வதோ ரஷ்ய நாட்டில் சாதாரண விஷயம். அந்த ஒரு நாட்டில்தான் பெண்கள்



ரஷ்யாவில் திரு-கோபாலகிருஷ்ணன்

இன்ஜின் டிரைவர்களாகக் கூடப் பணியாற்றுகிறார்கள். கார்டுகளாக வந்து பச்சைக் கொடியையும் சிவப்புக் கொடியையும் பாங்காக வீசுகிறார்கள். ரயில் பெட்டிகளுள் உபசரிணிகளாகவோ பெட்டிகளைச் சுத்தம் செய்பவர்களாகவோ இருப்பவர்களும் பெண்கள்தான்.''

அங்கு ரயில் பிரயாணத்தின் பொழுது அவர் மீது எதிர்பாராத அதிருஷ்டக் காற்று வீசியது. அவர் சுமாராகச் சதுரங்கம் ஆடக் கூடியவர். அதே ரயில் பெட்டியில் அந்த விளையாட்டில் சூரரான ஒரு ரஷ்யரும் பிரயாணம் செய்து கொண்டிருந்தார். இருவரும் பொழுது போக்காகச் சதுரங்கம் ஆடத் தொடங்கினார்கள். என்ன ஆச்சர்யம்! திரு கோபாலகிருஷ்ணன் அந்த நிபுணரைத் தோல்வியுறச் செய்துவிட்டார். அந்த ரஷ்யரும் தாம் எதிர்பாராமல் தோற்ற மகிழ்ச்சியில் தம்மிடமிருந்த 'டொார்' என்னும் வாத்தியத்தை ஜெயமடைந்த தம் தாற்காலிக ரயில் எதிரிக்குப் பரிசாக வழங்கிவிட்டார். பொழுது போக்குக்கான செஸ் போன்ற விளையாட்டுச் சாமான்களை ரயிலிலேயே நிர்வாகம் தயாராக வைத்திருக்கிறதாம்.



ஜப்பானில் திரு நாச்சியப்பன்

ஜப்பான்



அடையாறு கலாக்ஷேத்திரத்தில் புகைப்படக் கலைத் துறையில் பொறுப்பான பணியாற்றும் திரு நாச்சியப்பன் ஆசிய ஐரோப்பிய அமெரிக்கப் பிரயாணங்களில் நிறைய அநுபவம் பெற்றவர்.

''ஜப்பானிய ரயில் தொடர்களைப் பார்க்கும்போதே கண்களுக்கு ஒருவித குளுமை உணர்ச்சி ஏற்படும். ஏனென்றால் எல்லாமே நீல வர்ணம் பூசப்பட்ட பெட்டிகள்'' என்று ஆரம்பித்தார் திரு நாச்சியப்பன்.

ஜப்பான் ரயில்களில் இரண்டே வகுப்புகள். முதலாவது வகுப்பு. இரண்டாவது வகுப்பு. இரண்டாவது வகுப்பு என்று அவர்கள் அலட்சியப்படுத்துவதில்லை. இரண்டாவது வகுப்புப் பிரயாணிகளுக்கும் தலையணை, விரிப்பு எல்லாம் கொடுக்கிறார்கள். ஜப்பான் ரயில்களில் கடைசி வண்டியிலிருந்து முதல் வண்டி வரை தாராளமாகப் போய் வரலாம்.

ஒரு சந்தர்ப்பத்தில் டோக்கியோ சென்டி ரலிலிருந்து திரு நாச்சியப்பனுக்கு க்யோட்டோ வரை போக வேண்டியிருந்தது. டோக்கியோ சென்டிரலில் ஏகப்பட்ட பிளாட்பாரங்கள். அவர் ஸ்டேஷனுக்குள் புகுந்த போது வண்டி புறப்பட இரண்டு மூன்று நிமிடங்கள் தான் இருந்தன. இதைக் கவனித்த முன் பின் தெரியாத ஒரு ஜப்பானிய இளைஞன் அரை குறை ஆங்கிலத்தில் அவரிடம் எந்தப் பிளாட்பாரத்துக்குப் போக வேண்டும் என்று விசாரித்தான். 'பத்தொன்பது' என்று காதில் விழுந்ததும் லபக்கென்று அவர் கையிலிருந்த இரு சூட் கேஸ்களில் ஒன்றைப் பிடுங்கிக் கொண்டு வேகமாக முன்னே ஓடினான். திரு நாச்சியப்பனும் வேர்க்க விறுவிறுக்க அவனைப் பின் தொடர்ந்தார். அவன் க்யோட்டோ போகும் வண்டியில் பெட்டியை வைக்கவும் நாச்சியப்பன் வண்டிக்குள் காலை வைக்கவும் அந்த வண்டி புறப்படவும் சரியாக இருந்தது. முன் யோசனையுடன் பாரத்தைக் குறைத்து வேகமாக ஓடச் செய்த அந்த ஜப்பானிய இளைஞனை அவரால் மறக்க முடியுமா என்ன?



தென் ஆப்பிரிக்காவில் திருவாசகமணி

தென் ஆப்பிரிக்கா

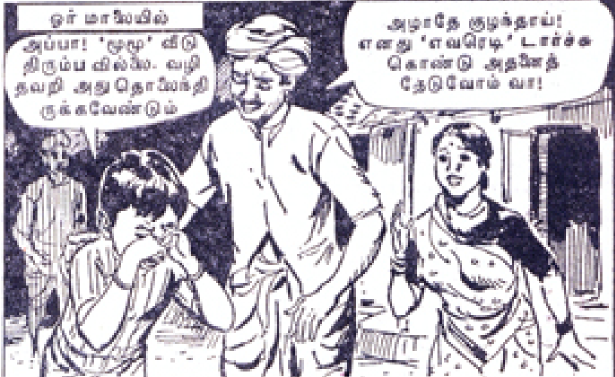
மற்றநாடுகளில் முதல்வகுப்பு இரண்டாம் வகுப்பு என்றுதான் ரயில்களில் பாகுபாடு உண்டு. தென்னாப்பிரிக்காவிலோ அவற்றைத் தவிர வெள்ளையர் வகுப்பு வெள்ளையர் அல்லாத வகுப்பு என்று இரண்டு அதிகப்படியான பிரிவுகளும் உண்டு என்பதைச் சமீபத்தில் தென்னாப்பிரிக்காவில் சுற்றுப் பிரயாணம் செய்து திரும்பியிருக்கும் திருவாசகமணி பாலசுப்பிரமணியத்திடமிருந்து தெரிந்து கொள்ள முடிந்தது.

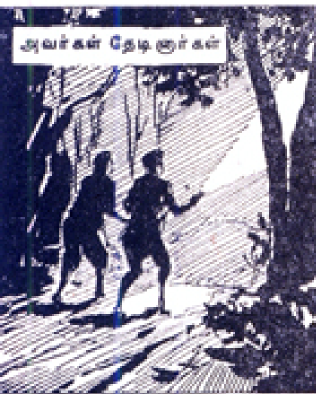
''ரயில்வே பிளாட்பாரங்களிலேயே ஒரு பாதியை வெள்ளையர்களுக்கென்றும் மறுபாதியை வெள்ளையர்கள் அல்லாதவர்களுக்கென்றும் பிரித்திருக்கிறார்கள். அவரவர் பகுதியிலிருந்துதான் வண்டியில் ஏற வேண்டும். நல்ல வேளையாகச் சாப்பாட்டுவண்டிகளில் கிடைக்கும் ஆகாரத்தைப் பிரிக்கவில்லை! தனித்தனி இடங்களில் உட்கார்ந்தாலும் ஒரே மாதிரி ஆகாரம்தான்'' என்றார்.


காணாமற் போன அன்பன்

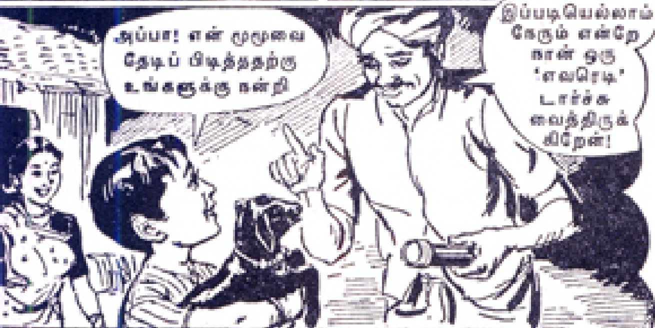

ஹரி, தனது செல்லமான ஆட்டுக்குட்டி 'மூமூ'விடம் அன்பாயிருந்தான் 'மூமூ' தினம் காலையில் கால் நடைகளுடன், புல் மேயச் செல்லும்


அம்மா! 'மூமூ' உறங்கும் இடத்தில் நானும் தூங்கப் போகிறேன்
கூடாது கண்ணா! தொழுவத்தில் நீ தூங்கினால் பெருச்சாளிகள் உன்னைக் கடிக்கும்


ஓர் மாலையில்
அப்பா! 'மூமூ' வீடு திரும்பவில்லை. வழி தவறி அது தொலைந்திருக்கவேண்டும்
அழாதே குழந்தாய்! எனது 'எவரெடி' டார்ச்சு கொண்டு அதனைத் தேடுவோம் வா!


அவர்கள் தேடினார்கள்


விரைவிலேயே 'மூமூ', ஓர் ஆழமான குழிக்குள் இருப்பதைக் கண்டார்கள்


அப்பா! என் மூமூவை தேடிப் பிடித்ததற்கு உங்களுக்கு நன்றி
இப்படியெல்லாம் நேரும் என்றே நான் ஒரு 'எவரெடி' டார்ச்சு வைத்திருக்கிறேன்!


EVEREADY
எப்பொழுதும் நம்பத்தகுந்தது
எவரெடி
டார்ச்சுகள் • பாட்டரிகள்
பல்புகள் • மாண்டில்கள்
UNION CARBIDE
யூனியன் கார்பைடு இந்தியா லிமிடெட்

WTUC 1413

தேய்ந்து போன டயர், மேலும் 40,000 மைல் உழைக்கலாம்

பஸ் அல்லது லாரி டயர் தேய்ந்துபோனால், அதனை மேலும் எவ்வளவு அதிக மைலுக்கு உபயோகிக்கலாம் என்பது, ரீடிரெடிங் செய்யும் முறையைப் பொறுத்தது. விஞ்ஞான முறையில் டிவிஎஸ் ரீடிரெட் செய்வதால், ஒரே டயரை மீண்டும் மீண்டும் ரீடிரெட் செய்ய முடியும். இதனால் 40,000 மைல் வரை அதிகமாக ஓட்டலாம்.

டிவிஎஸ் ரீடிரெடிங் அதிக மைல்கள் உழைப்பானேன்?



சிறு கண்ணாடித் துண்டுகளும், ஆணிகளும் ரீடிரெட் செய்வதற்காக வந்த டயர்களிலிருந்து டிவிஎஸ் அகற்றியவை. இவை தான் உண்மையான அபாயம். ஏனெனில் இவை கேஸிங்குடன் ஒன்றிவிடுகின்றன. மிக நுண்ணிய அன்னியப் பொருளையும் கண்டுபிடித்து அகற்றுவதில் டிவிஎஸ் முழு கவனம் செலுத்துகிறது.

கேஸிங்கை டிவிஎஸ் வலுப்படுத்துகிறது



பழுதுகள் சீர் செய்யப் பெறுகின்றன; கேஸிங் வலுப்பெறுகிறது. எனவே டயரை மீண்டும் மீண்டும் ரீடிரெட் செய்யலாம். ஒவ்வோர் ஆண்டிலும் டிவிஎஸ்ஸின் சதர்ன் ரோட்வேஸ் பஸ், லாரி ஓடும் மூன்று கோடியே இருபது லக்ஷம் மைல் தூரத்தில், ரீடிரெட் செய்த டயர்கள் மீண்டும் மீண்டும் உழைப்பிற்கு சோதிக்கப் பெறுகின்றன.

டிவிஎஸ் ரீடிரெடிங், ஒரு டயருக்கு அதிக மைல்களைக் கொடுக்கிறது; அதனால் ஒரு ரூபாய்க்கு அதிக டயர் மைல்களைக் கொடுத்து, செலவைக் குறைக்கும்.

இந்தியாவிலேயே ரீடிரெடிங் செய்வதில் மிகப் பெரிய ஸ்தாபனம் டி.வி.எஸ்.



சுந்தரம் இண்டஸ்ட்ரீஸ் பிரைவேட் லிமிடெட் (டிவிஎஸ் ஸ்தாபனம்)

புதுக்கோட்டை - மதராஸ் - கோயமுத்தூர் - பெங்களூர் - திருநெல்வேலி

JWT/SI/RD-[illegible]

நீராவியின் கதை

எஸ்.டி. சம்பந்தம்

நீராவியினால் என்ஜின் ஓடுகிறது என்று சாதாரணமாகத் தெரிந்துகொண்டிருப்பீர்கள். அதை யார் முதலில் கண்டு பிடித்தது என்றால், 'ஜேம்ஸ் வாட்' என்று 'பட்'டெனப் பகருவீர்கள். பாட புத்தகத்தில் படித்ததல்லவா! ஆனால் ஜேம்ஸ்வாட் பிறப்பதற்கு முன்னமேயே இங்கிலாந்தில் நீராவியை உபயோகித்து என்ஜின் செய்யத் தொடங்கி யிருந்தார்கள் என்றால் உங்களுக்கு வியப்பாயில்லை? ஆனால் அது உண்மையே!

1736ல் கிரெனக் என்ற சிறிய அமைதியான ஸ்காட்லாந்து கிராமத்தில் ஜேம்ஸ்வாட் பிறந்தான். அவன் ஒரு நோஞ்சான் கட்டை; அடிக்கடி உடம்புக்கு வந்து கொண்டிருந்தது அவனுக்கு. அதனால் அவனைப் பள்ளிக்கு அனுப்ப வில்லை. வீட்டிலேயே வைத்துக் கொண்டு பாடமும் கணக்கும் சொல்லிக் கொடுத்தார்கள் அவன் பெற்றோர்கள்.

ஆனால் ஜேம்ஸ்வாட் ரொம்பவும் துறுதுறுப்பானவன். சற்று நேரம்கூடச் சும்மா இருக்க மாட்டான். அவனுக்கு வாங்கிக் கொடுக்கும் விளையாட்டுச் சாமான்களை யெல்லாம் அக்கு வேறு, ஆணி வேறாக எடுத்து, அவை எப்படிச் செய்யப்பட்டுள்ளன என்று பார்ப்பான். பிறகு அவைகளையே வேறுவிதமாகப் பூட்டி, புது விதமான விளையாட்டுச் சாமான்களாகவே ஆக்கி விடுவான்.

கப்பல் கட்டும் தொழிற்சாலை ஒன்றில் வேலை பார்த்து வந்த அவன் அப்பா, தன் பையனுடைய திறமையைக் கண்டு மிக்க மகிழ்ச்சியுற்றார். உடனே ஜேம்ஸ்வாட்டுக்கென வீட்டில் ஓர் அறையை ஒழித்துக் கொடுத்தார். அவனுக்கெனச் சில ஆயுதங்களையும் வாங்கிக் கொடுத்தார். விதம்விதமான யந்திரங்களை யெல்லாம் செய்தான் அங்கே. ஆனால் எல்லாம் விளையாட்டுப் பொம்மைகளாகவேதான் இருந்தன.

அதற்குள் வயது பதினெட்டாகியது ஜேம்ஸ்வாட்டுக்கு. உடம்பும் சற்றுத் திடப்பட்டது. உடனே யந்திரத்தொழிலில் பயிற்சி பெற கிளாஸ்கோ நகருக்குச் சென்றான். அங்கு அவனுக்குத் தொழில் சொல்லிக் கொடுப்பார் யாரும் இல்லை.

உடனே குதிரை மீதேறி லண்டனுக்கே புறப்பட்டு விட்டான். அங்கு போய்ச் சேரப் பன்னிரண்டு நாட்கள் பிடித்தன அவனுக்கு. மிகவும் களைத்துப் போனான் ஜேம்ஸ்வாட். 'சே! என்ன பிரயாணம்! இதைச் சீக்கிரம் கடப்பதற்கு எப்படியும் யந்திரம் ஒன்று கண்டு பிடித்தாக வேண்டும்' என்று அப்பொழுதே தீர்மானித்துக் கொண்டான். ஆனால் அவன் அங்கு பித்தளைத் தராசு, திசை காட்டும் காம்பஸ் போன்ற கருவிகளைச் செய்யத்தான் கற்றுக் கொண்டான். அங்கிருந்த அந்த ஒரு வருஷத்திற்குள் அவனுக்கு உடம்புக்கு வேறு வந்து விட்டது. உடனே தன் சொந்த ஊருக்கே திரும்பி விட்டான் ஜேம்ஸ்வாட்.

பொழுது போகாமல் வீட்டினுள்ளேயே உழன்று கொண்டு கிடந்தான் ஜேம்ஸ்வாட். அப்பொழுதுதான் அவன் அடுப்பின் மீதிருந்த தண்ணீர் கெட்டிலினின்று எழுந்த நீராவி அதன் மூடியைத் தூக்கித் தூக்கிப் போட்டுக் கொண்டிருந்ததைப் பார்க்க நேர்ந்தது. உடனே அவன் மனம், நீராவியைப் பயன்படுத்தும் வகையில் தீவிரமாய் ஈடுபட்டது. இரவு பகலாய் இதுபற்றிய சிந்தனையிலேயே ஆழ்ந்து கிடந்தான்.

அப்பொழுது தாமஸ் நியூகோமன் என்பவர் வெகு நாட்களுக்கு முன் தான் செய்திருந்த நீராவி யந்திரம் ஒன்றை இவனிடம் பழுது பார்ப்பதற்காக அனுப்பி வைத்திருந்தார். அது சுரங்கங்களில் ஊறும் தண்ணீரை வெளியில் இறைத்துக் கொட்டுவதற்காகப் பயன்பட்டு வந்தது. 'அட! நம் யோசனைக்கு உதவியாய் இது வந்து சேர்ந்திருக்



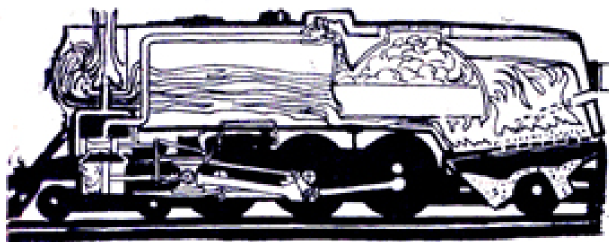


“இப்ப நீங்க என்ன சொல்றேள். உங்க வீட்டுச் சாமான்களெல்லாம் 'மீட்டர் கேஜி'ல் போகிறதா 'பிராட்கேஜி'ல் போகிறதா?”
“'மார்ட்டு கேஜி'ல் போயிண்டிருக்கிறது சார்!”

கிறதே' என்று அந்த யந்திரத்தைப் பிரித்துப் போட்டு வேலை செய்து கொடுத்தான் ஜேம்ஸ்வாட்.

அந்த யந்திரத்தில் செய்திருந்த ஏற்பாடுகளனைத்தும் அவனுக்கு மிகவும் மோசமாய்ப்பட்டது. உடனே தன் மனத்தில் பட்ட அநேக திருத்தங்களைச் செய்து நீராவி என்ஜின் ஒன்றை அமைத்தான். அது முன்னால் இருந்ததைவிட மிகவும் நன்றாயிருந்தது. வேலைக்கும் பயன்பட்டது.

ஜேம்ஸ்வாட் அப்பொழுது செய்த அந்த முக்கியமான திருத்தங்களே இப்



பொழுது ஜிக் ஜிக் என்று அதிவேகமாய் ஓடும் ஊர்தி என்ஜினை அமைக்க ஏதுவாயிருந்தது. பிறகு அவனை 'நீராவியின் தந்தை' என்று சிறப்பித்துக் கூறக் கேட்க வேண்டுமா?

பாய்லரில் உண்டாகும் நீராவி எப்படிச் சக்கரங்களைச் சுழலச் செய்கிறது என்பதற்கு இங்குள்ள இப்படத்தைப் பாருங்கள். முதலில் குழாய் மூலம் நீராவி அறைக்குச் செல்லும் நீராவி சிலிண்டருக்குள் புகுகிறது. முதலில் ஓர் ஓரமாகவும் பிறகு மற்றொரு ஓரமாகவும் புகுவதால், உள்ளேயிருக்கும் பிஸ்டனை முன்னும் பின்னுமாகத் தள்ள முடிகிறது. பிஸ்டன் தண்டு முதலில், பிணைக்கப்பட்டிருக்கும் குறுக்குத் தண்டைத் தள்ளுகிறது. அதனால் தலைத் தண்டு தள்ளப்படுகிறது. அத்தலைத் தண்டு சக்கரத்தைச் சுழலச் செய்கிறது. அதோடு பிணைக்கப்பட்டிருக்கும் துணைத் தண்டுகள் மற்ற சக்கரங்களைச் சுழலச் செய்கின்றன. அதனால் என்ஜின் ஓடுகிறது.

என்னே நீராவியின் விந்தை!

ஓர் எஞ்சின் இரண்டு பாகங்களாலாகியது என்று தெரியுமா? முன்பாகத்தில் தண்ணீரை நீராவியாக்கும் பாய்லர், புகைப் போக்கி, நீராவிப் பெட்டி, இணைக்கப்பட்ட சக்கரங்கள் முதலியன உள்ளன. பின் பாகத்திலோ சக்கரங்களோடு தண்ணீர்த் தொட்டியும் நிலக்கரி நிரப்பி வைக்கும் பெட்டியும் அடங்கியுள்ளன. இவ்விரு பாகங்களும் இணைக்கப்பட்டால்தான் முழு எஞ்சினாகும்.

பின் பாகத்தில் உள்ள தண்ணீர், குழாய் மூலம் முன் பக்கத்துக்குக் கொண்டு வரப்படுகிறது. நீராவி இல்லாமல்தான் எஞ்சின் நகராதே! அதனால் எஞ்சின் ஓட ஓட நீராவி செலவழிந்து கொண்டேயிருக்கும். நீராவி செலவழியச் செலவழியப் பின் பாகத்தில் உள்ள தொட்டியில் தண்ணீர் குறைந்து கொண்டே வரும். அதனால் முதன் முதலில் அதில் நிரப்பி வைத்த தண்ணீர் மாத்திரம் போதாது. அவ்வப்பொழுது — அதாவது ஒரு குறிப்பிட்ட தூரம் ஓடியதும் — அதை மறுபடியும் நீரால் நிரப்பியாக வேண்டும். எப்படித் தண்ணீர் நிரப்புகிறார்கள் என்பதுதான் உங்களுக்குத் தெரியுமே.

மற்றும் எஞ்சின் ஓடும் பொழுது, பிஸ்டன் தண்டு, குறுக்குத் தண்டு, தலைத் தண்டு இவைகள் வெகு வேகமாக இயங்கி வருகின்றனவல்லவா? அவை முற்றும் எவ்விதத் தடங்கலுமின்றி இயங்குவதற்கு அவ்வப்பொழுது எண்ணெய் போட்டாக வேண்டும். இதைக் குறித்த காலத்தில் செய்து ரயில் ஓடுவதற்கு உதவுபவர் 'க்ளீனர்'. எஞ்சினை ஓட்டுபவர் டிரைவர். அவருக்கு உதவியாக இருப்பவருக்குப் 'பயர்மன்' என்று பெயர்.

Printed & Published by R. Ananthanarayanan on behalf of Messrs Bharathan Publications Private Limited at the Kalki Press Kilpauk Madras-10
Managing Editor T. Sadasivam.

Registered as a Newspaper in Ceylon
REGISTERED No. M. 4392